



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

## PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 250 ]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 19, 2001/भाद्र 28, 1923

No. 250]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 19, 2001/BHADRA 28, 1923

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

नई दिल्ली, 19 सितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/18/2001-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध, कार्गो-संबद्ध और विधि प्रभारों के संबंध में इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित प्रस्ताव का निपटान करता है।

## अनुसूची

(मामला सं. टीएमपी/18/2001-एनएमपीटी)

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

आवेदक

## आदेश

(अगस्त, 2001 के 9वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला पोत-संबद्ध, कार्गो-संबद्ध और विधि प्रभारों के सबध में दरों के मान के सामान्य संशोधन के लिए न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रशुल्क आवेदन पत्र से संबंधित है।

2.1 एनएमपीटी ने टीएमपी के विभिन्न आदेशों पर विचार करते हुए सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार करने के लिए मैसर्स टेक्निकल कंसलटेंसी आर्गानाइजेशन ऑफ कर्नाटक (टेक्सॉक) की सेवाएं प्राप्त की हैं। एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि उसका प्रस्ताव टेक्सॉक द्वारा की गई सिफारिशों पर आधारित है।

2.2 एनएमपीटी ने दरों के मान में उर्ध्वगामी संशोधन के लिए निम्नलिखित कारण दिए हैं :—

- (i) एनएमपीटी का दरों का मान पिछली बार 1995 और 1996 में संशोधित किया गया था और इसलिए संशोधन अतिरिक्त हो गया है।
- (ii) कर्मचारियों, अधिकारियों और डॉक कामगारों के वेतन संशोधन के कारण प्रचालनों की बढ़ी हुई लागत को पूरा करना और नियोजित पूँजी पर (आरओसीई) नियत आय अर्जित करना।
- (iii) पीओएल, वनस्पति तेल, उर्वरक और फास्फोरिक एसिड पर वृद्धि मूलतः कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के एक भाग पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन (आरसीएच) खंड में दोहरे धाटे को कुछ सीमा तक प्रतिसंतुलित करने के लिए है।

2.3 एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में निम्नलिखित विधार किया गया है :—

- (i) पत्तन एवं डॉक सुविधाओं अर्थात् पत्तन देयताओं, पायलिटिज और बर्थ किराया प्रमारों में 25% उर्ध्वमुखी संशोधन।
- (ii) सरलीकरण हेतु घाटशुल्क दरों में परिवर्तन और निकटवर्ती पत्तनों में प्रतिस्पर्धी दरों पर ध्यान देते हुए राजस्व में निमानुसार वृद्धि करना।—
  - (क) सभी अन्य वस्तुओं के लिए वर्तमान दरों का निकटतम दस रुपयों में पूर्णकर्म।
  - (ख) पीओएल, वनस्पति तेल और उर्वरक की दरों में 10/-रुपए प्रति मी० टन की दर पर वृद्धि करना।
  - (ग) फास्फोरिक एसिड की दरों में 15/-रुपए प्रति मी० टन की दर पर वृद्धि करना।
  - (घ) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 0.3% की एकल मूल्यानुसार दर अपनाना।
- (iii) अन्य विधिय प्रमारों में वर्तमान दर की तुलना में 25% की वृद्धि करना और उपयुक्त पूर्णकर्म द्वारा उसे सरल बनाना।
- (iv) यातायात आकर्षित करने के लिए पत्तन द्वारा आरंभ किए गए संवर्धनात्मक प्रयासों के मद्देनजर कंटेनर प्रभारों को उसी स्तर पर बनाए रखना।
- (v) एमआरपीएल और केआईओसीएल के नियत कार्गो के लिए वार्षिक आधार पर निर्धारित की जाने याली घाटशुल्क दरों में कोई परिवर्तन नहीं करना।
- (vi) व्यापार जगत के सहायतार्थ कुछ शर्तों में मामूली परिवर्तन।

2.4 न्यासी बोर्ड ने दिनांक 5 जगवरी,2001 को आयोजित अपनी बैठक में प्रस्ताव पर विचार किया था। बोर्ड इस प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए सर्वसम्मत निर्णय नहीं कर सका था, जो न्यासी प्रस्ताव के पक्ष में नहीं थे, उनके विवार नीचे सारांश में दिए गए हैं।—

#### न्यू मंगलौर पत्तन निकासी एवं अग्रेषण एजेंट्स के प्रतिनिधि (एनएमपीसीएफए)

- (i) रामान्य कार्गो के स्थिर यातायात, जिसके रांकर्फन के लिए पत्तन प्रयास कर रहा है, को ध्यान में रखते हुए एनएमपीटी द्वारा 18% से कम अर्जित नियोजित पूँजी पर आय (आरओसीई) तर्कसंगत है और वस्तुत गौवहन—संबद्ध

किसी भी व्यवसाय में 18% की आय प्राप्त नहीं की जा रही है। पत्तन—संबद्ध प्रभारों में सभी प्रकार की वृद्धि करने से तूतीकोरेन और मुरुगाव जैसे पत्तनों, जहां पर पत्तन प्रभार एनएमपीटी से कम हैं, द्वारा कठोर प्रतिस्पर्धा किए जाने के कारण एनएमपीटी में सामान्य कार्गो के संथलन में और कमी हो जाएगी। इसके अलावा, एनएमपीटी में कार्गो प्रहस्तन की लागत सभी अन्य महापत्तनों की तुलना में बहुत अधिक है।

- (ii) मुरुगाव से कुछ बल्क कार्गो यातायात का एनएमपीटी की ओर विपथन करने के प्रयास व्यर्थ सिद्ध होंगे, क्योंकि प्रभारों में उद्धर्यगामी संशोधन होने से आयातक एनएमपीटी में आने में हतोत्साहित होंगे।
- (iii) आगंतुकों और उनके वाहनों पर प्रवेश शुल्क में वृद्धि करने से कुल लागत प्रभायित नहीं होती, परंतु पत्तन प्रयोक्ता के पास और उनके वाहन, निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों, ट्रकों, ट्रेलर ट्रिपर्स और सभी अन्य संबद्ध मामलों में प्रभारों में वृद्धि को आयत/नियत कार्गो की लागत के परिकलन के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा हिसाब में लिया जाता है। इसलिए, पुरानी दरें बनाई रखी जाए।

#### कनारा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई) के प्रतिनिधि

- (i) एनएमपीटी की आरओसीई 1999—2000 में 12.46%, 2000—01 में 12.9% रही है और प्रशुल्क में अनुमानित परिवर्तन को शामिल किए बिना 2001—02 में 11.57% होने का अनुमान है। प्रशुल्क में अनुमानित वृद्धि होने से यह 2001—02 में 14.68% होंगी। चूंकि, तटीय पोतों को छोड़कर अन्य सभी पोतों के लिए पोत—संबद्ध प्रभार अमरीकी डॉलरों में हैं, इसलिए अवमूल्यन में अंतर, जोकि इस वर्ष ग्रास्ताव में लगभग 8% है, पत्तन की आय में कमी को प्रति संतुलित कर देगा। फिर भी, आरबीआई के 6—7% प्रति वर्ष रूपया अवमूल्यन की तुलना में अनुमानित परिकलन 4% पर किए गए हैं।
- (ii) अधिकतर निकर्षण और गहराई बनाए रखने का कार्य नियत कार्गो बर्थों के लिए किया गया है। जबकि पोत—संबद्ध प्रभारों में 25% वृद्धि (नियत बर्थ वाले पोतों को छोड़कर) करने का प्रस्ताव है, परंतु नियत बर्थों के लिए कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। यह परस्पर—आर्थिक सहायता का स्पष्ट मामला है।

इसके अलावा, नियत कार्गो से पर्याप्त अधिशेष भी पैदा नहीं हो रहा है, यद्यपि यातायात में इसका हिस्सा काफी अधिक है।

(करोड़ रुपए)

कार्गो की किस्म	पत्तन का निवल पूर्वानुमानित अधिशेष		
	1999—2001	2000—01	2001—02
सामान्य कार्गो एवं द्रव कार्गो	23.12	20.71	19.78
नियत कार्गो	20.73	23.27	26.41
जोड़	43.85	43.98	46.19

(iii) यूकि, तूलीकोरन पत्तन और मुरुगाय पत्तन कम खर्चीले हैं, इसलिए दुम्ली, भीतरी कर्नाटक और याहरी मैसूर से कार्गो की दुलाई इन मार्गो से होती है। प्रस्तावित संशोधन से व्यापार जगत को गलत संकेत जाएगा तथा एनएमपीटी के लिए कार्गो और भी कम हो जाएगा।

(iv) बर्थ संख्या 1 से 7 में दखल की दर 30% से भी कम है, जिस पर संपूर्ण डॉक श्रमिक निर्मर हैं। प्रमारों में उर्ध्वगामी संशोधन से सामान्य कार्गो यातायात में गिरावट आएगी तथा इस प्रकार बर्थ दखल दर में और गिरावट आएगी। इसके परिणामस्वरूप, डॉक मजदूरी की लेवी में वृद्धि होगी, जोकि विभिन्न वस्तुओं के लिए 380%, 300% और 200% के रूप में पहले ही काफी अधिक है। इसलिए, एनएमपीटी को तूलीकोरन पत्तन और मुरुगाय पत्तन की तुलना में और कम खर्चीला नहीं तो कम से कम उनके समान होना चाहिए।

(v) प्रशुल्कों में तब तक वृद्धि नहीं की जानी चाहिए, जब तक कि पत्तन के प्रमुख माल और सामान्य कार्गो, जोकि इस समय मंदा है, के लिए बाजार में सुधार नहीं हो जाता और बर्थ स0 1 से 7 में दखल दर में वृद्धि नहीं हो जाती।

(vi) पत्तन परिसर में अधिकतर रागथ खाली रहने याले पारगगन शेडों को न येवल राजस्व बढ़ाने के लिए बल्कि निर्यात-आयात कार्गो को भी बढ़ावा देने के लिए प्रयोग में लाया जाए। इन शेडों को येहतर उपयोग के लिए पट्टे पर दिया जा सकता है।

3 प्रस्ताव की प्रारंभिक जाच-पड़ताल करने पर यह देखा गया है कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण वर्ष 1999-2000 के लागत अनुमानों और 2000-01 तथा 2001-02 के लिए पूर्वानुमानों पर आधारित थे। यूकि, विस्तीर्ण वर्ष समाप्त होने जा रहा था, इसलिए एनएमपीटी को 2000-01 के संशोधित अनुमानों और 2001-02 और 2002-03 के पूर्वानुमानों पर आधारित लागत विवरणों पर संशोधित करने का परामर्श (फरवरी, 2001) दिया गया था।

4 निर्धारित कार्यविधि के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति सभी संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन-प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :

कनारा चैम्बर ऑफ कॉर्गर्स एण्ड इंडस्ट्री (केरीसीआई)

अपनी उन टिप्पणियों, जब इस प्रस्ताव पर एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड ने विचार किया था, यों दोहराने के अतिरिक्त, के सीसीआई ने निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

(i) गोदी स0 1 से 7, जिनपर संपूर्ण गोदी श्रमिक बल आश्रित है, की दखल दर 30% से कम है और उच्च प्रगारो के कारण और गिर रही है। इसके फलस्वरूप, गोदी श्रमिक लेवी बढ़ानी होगी। एनएमपीटी को दरें कम ऊरके और गोदी की दखल दर को बढ़ाकर पत्तन की आय को अधिकतम करते हुए इस दोषपूर्ण चक्र से बाहर आना चाहिए। इस संबंध में निम्नलिखित सुझाव दिए गए हैं :—

(क) पिछले 20 वर्षों से पत्तन ने सामग्रियों के प्रहरतन में यंत्रीकरण, कंटेनरीकरण आदि के कारण प्राप्त श्रमिक की उत्पादकता में वृद्धि के बावजूद 70 एमटी प्रति गैंग प्रति पाली का स्तर नहीं बढ़ाया है। इसके परिणामस्वरूप, कामगार नैमैटिक तरीके से कार्य के आधार से ऊपर प्रोत्साहन प्राप्त करना जारी रखते हैं। इसके अतिरिक्त, कार्य को निष्पादित करने के लिए एक 'अदृश्य' राशि (जो मजदूरी और प्रोत्साहन के 100% से अधिक है) भी निष्कासित होती है। एनएमपीटी ने श्रमिकों को अनुशासित करने और 'अदृश्य' राशि के भुगतान को समाप्त करने के लिए प्रयास नहीं किए हैं। 'अदृश्य' राशि प्राप्त करने याले कामगारों को बरखास्त करने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

(ख) अधिकाश कार्गो प्रहरतन प्रवालगों और विशेषकर गैम द्वारा प्रहरतन कए गए कार्गो के प्रथालन में पत्तन श्रमिक में तैनाती स्तर अत्यधिक अधिक है, जिसे वास्तविक स्तर तक कम किए जाने की आवश्यकता है।

(ग) अधिक आयु बीमार और अनुपस्थित कामगारों की स्वास्थ्य परीक्षा की जाएगी और उन्हें अनिवार्यतः सेवानिवृत्त किया जाएगा ।

(ii) मार्गस्थ शेड/गोदामों के लिए प्रमार्य किराया कम किया जाएगा, और इन शेडों/गोदामों में लदान और उत्तरार्ह के लिए अन्य कामगारों के लाइसेंसशुद्धा जहाजी कुलियों द्वारा नियोजन के लिए अनुमति दी जानी याहिए ।

(iii) ९ करोड़ रुपए की लागत पर एनएमपीटी कार्यालय के लिए नए प्रशासनिक भवन के निर्माण जैसा व्यर्थ व्यय/निवेश मौजूदा भवन के हाल में किए गए नवीकरण के दृष्टिगत उचित नहीं है ।

(iv) यह तथ्य कि मंगलौर से अधिकांश उत्पादक अपनी सामग्रियों का कोचीन से यहां तक कि प्रति लौरी 17,000 का मालभाड़ा आदा करने के बाद निर्यात कर रहे हैं, एनएमपीटी में प्रमार्य दरों और प्रदान की गई सुविधाओं का वर्णन करता है । आगे और वृद्धि एनएमपीटी में सामान्य कार्गो के प्रहस्तन को काफी कम कर देगी ।

(v) इस आधार पर कि रेलवे और इंडियन एयरलाइन्स जैसे अन्य सरकारी विमाग नियमित रूप से अपने मूल्य बढ़ाते हैं अथवा कि अन्य पत्तन अपनी दरें बढ़ा चुके हैं, प्रमारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव उचित नहीं है । पत्तन में विद्यमान समग्र स्थिति पर विचार करते हुए निर्णय लिया जाना याहिए ।

चूंकि, सामान्य कार्गो का प्रहस्तन क्षमता के 30% से कम है इसलिए दरों का अद्योमुखी संशोधन करना आवश्यक है अथवा कम से कम मौजूदा दरें बनाई रखी जाएं ।

(vi) एनएमपीटी ने बारम्बार बल दिया है कि पत्तन अपनी लगाई गई पूँजी पर 18% की आय प्राप्त नहीं कर रहा है । वर्तमान आर्थिक परिदृश्य में पत्तन द्वारा अर्जित 11% से 12% की निवास आय उत्कृष्ट आय है, जब उसकी तुलना रिहायशी/वाणिज्यिक काम्प्लेक्सों में निवेश पर 4% (कर घटाकर) और अच्छी कंपनियों में उनके द्वारा निवेश की गई कुल पूँजी पर लगभग 4% से 5% की आय से की जाती है । यह बैंकों में लगभग 9% से 10% है, जिसके दिनांक 1 अप्रैल, 2001 से बैंकिंग सेवाओं के वैशिक होने के कारण कम होने और 6% से 7% पर स्थिर होने की संभावना है ।

(vii) 4% प्रतिवर्ष की वृद्धि के साथ 43.60 रुपए पर अमरीकी डॉलर की विनिमय दर मानी जाती है, तथापि, वित्तीय विश्लेषकों द्वारा प्रत्येक वर्ष 7% से 8% पर पूर्वानुमानित रूपए का अवमूल्यन अप्रकट रूप से पत्तन के पूर्वानुमानित लाभों में वृद्धि करेगा ।

(viii) सीमांतिक लागत मूल्यनिर्धारण, क्षमता समुपयोजन, मालसूची प्रबंध, नकद शेष आदि के बारे में चेनई कार्यशाला (फरवरी, 1998) के समय परिचालित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों का इस प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा अनुपालन नहीं किया गया है ।

(ix) टेक्सॉक की रिपोर्ट ने एनएमपीटी की लागत की तुलना पड़ोसी पत्तनों की लागतों के साथ की है, परंतु यह विचार नहीं कर पाया कि कोचीन पत्तन, मुरुगांव पत्तन और तूरीकोरिन पत्तन आईएसओ-9002 प्रमाणपत्र प्राप्त कर चुके हैं, जबकि एनएमपीटी ने किसी अंतर्राष्ट्रीय मानकों का पालन नहीं किया है ।

#### मंगलौर स्टीमर एंजेंट एसोसिएशन (एमएसएए)

(i) पत्तन न्यास के अत्यधिक श्रम गठन संगठन होने के कारण इसकी आय की तुलना वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों की आय से नहीं की जा सकती । यहां तक कि ऐसे वाणिज्यिक प्रतिष्ठान आजकल 18% की आय भी प्राप्त करने योग्य नहीं हैं ।

(ii) जब तक अधिशेष कर्मधारियों/श्रमिक बाहुल्यता का मुददा संतोषजनक ढंग से पत्तन द्वारा हल नहीं किया जाता, तब तक लगाई गई पूँजी पर आय की दर 10% तक कम की जा सकती है ।

(iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के विपरीत परस्पर आर्थिक सहायता की स्पष्ट लिप्तता है । पोत-संबद्ध प्रमारों में 25% की प्रस्तावित वृद्धि के पर्याप्त हिस्से का प्रयोग घाटशुल्क, श्रमिक लेवी आदि में कमी करने के लिए किया जाएगा ।

- (iv) जेटी सं0 10 में प्रहस्तन किए गए कार्गो के लिए घाटशुल्क में कमी के द्वारा परस्पर-आर्थिक सहायता की सीमा उस विशेष जेटी में प्रहस्तन किए गए पोतों से उत्पन्न अतिरिक्त राजस्व तक सीमित की जानी चाहिए।
- (v) पत्तन ने ढंके और खुले भंडारण स्थान, जो अत्यधिक रूप से कम-प्रयुक्त पड़े हैं, के विशाल क्षेत्र को विकसित करने में काफी राशि का निवेश किया है। कम लागत वाली और रुकायट रहित प्रणाली निश्चित रूप से कार्गो हिताधिकारियों को इस सुविधा का उपयोग करने के लिए प्रेरित करेगी, जो अन्यथा निष्कल निवेश से होने वाली आय में वृद्धि करेगी।
- (vi) पोत-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि 10% से अधिक नहीं होगी।
- (vii) अर्थोपाय को घाटा उठाने वाले प्रधालनों को उरो संपन्न कार्य मानने की बजाय लाग कमाने वाले प्रधालन के लिए सक्रिय करने हेतु तैयार किया जाना चाहिए।
- (viii) पत्तन ने सीएण्डएफ और स्टीमर एजेंसी लाइसेंस की फीस में 25% वृद्धि का प्रस्ताव किया है; तथापि, वह पत्तन न्यास की सीमा में नहीं आता; और यह भारतीय सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के अधीन लाइसेंस जारी करना सीमाशुल्क गृहों का विशेषाधिकार है।

#### कुद्रेमुख लौह अयस्क कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल)

- (i) लौह अयस्क कारोबार समुद्र आधारित व्यापार पर निर्भर है। प्रहस्तन/सुविधा लागत में स्वेच्छा से किसी भी वृद्धि का व्यापार पर हानिकारक प्रभाव पड़ेगा।
- (ii) एनएमपीटी में समर्पित गोदी के प्रभार अनुरक्षण, तलकर्षण, प्रबंधन और सामान्य प्रबंधन, साझा सुविधाओं की लागत और पत्तन के साथ हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन पर आधारित नियत आय को ध्यान में रखते हुए यार्थिक आधार पर निकाले जाते हैं। इस पर प्ररताधित संशोधन का अप्रत्यक्ष प्रभाव यह होगा कि इसके क्रेता, जो जहाजों के चार्टरकर्ता हैं, को अधिक प्रभार अदा करना होगा।
- (iii) एनएमपीटी को अच्छी उत्पादकता की प्राप्ति के विभिन्न उपाय अपनाकर अपने द्वारा लगाई गई पूँजी पर 18% आय प्राप्त करने का प्रयास करना चाहिए।
- (iv) प्रस्तावित संशोधन से, यूना पत्थर और कोक की उत्तराई लागत और कच्चे लोहे के निर्यात की प्रहस्तन लागत बढ़ जाएगी। यह अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अन्य देशों के साथ प्रतिस्पर्धा करना असंभव बना देगा।
- (v) डॉलर विनियम दर में अत्यधिक वृद्धि के कारण लाभ में वृद्धि को प्रस्तावित दरों का सुझाव देते समय ध्यान में नहीं रखा गया है।
- (vi) जनशक्ति, जो एनएमपीटी में प्रहस्तन किए गए यातायात से तुलना करने पर अधिक प्रतीत होती है, को कम करने के लिए पर्याप्त उपाय किए जाने चाहिए।
- (vii) यहां तक कि यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली प्रारंभ करने के बाद भी हाथ से लदान/उत्तराई करने के लिए नियत प्रति गैंग प्रति पाली 70 टन का पुराना आधार स्तर मौजूद है। उधित उत्पादकता स्तर प्राप्त करने के लिए आधार स्तर को बढ़ाया जाना होगा।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)

- (i) यद्यपि घाटशुल्क और भंडारण प्रभार के कारण कंटेनर-संबद्ध प्रभारों को किसी प्रशुल्क वृद्धि से छोड़ दिया गया है किर भी एनएमपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की वृद्धि के लिए पृथक प्रस्ताव रखा है।
- (ii) पोत-संबद्ध प्रभारों में 25% की तीव्र वृद्धि का पोषक प्रधालकों को लाइनों द्वारा देय खंड किराया लागत पर प्रत्यक्ष प्रभाव होगा और यह कंटेनर यातायात को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा। कंटेनर पोतों के आकार और वर्तमान में प्रहस्तन की गई यात्राओं के औसत स्तर पर विधार करते हुए प्रभारों में वृद्धि का परिणाम लागत में प्रति टीईयू 650 रुपए की वृद्धि होगा, और टीआईएल ग्रोव आरटी 880-75 एमटी क्षमता वाले फ्रेनों के लिए

उच्चतर प्रमारों में संशोधन के कारण प्रस्तायित यूद्धि के प्रभाव सहित समग्र लागत वृद्धि प्रति टीईयू 1000/- रुपए होगी, जो अवहनीय होगी ।

(iii) एनएमपीटी में कटेनर यातायात क्षेत्र में उपलब्ध कुल कटेनर यातायात (प्रतिवर्ष 15,000 टीईयू के) का यहां तक कि 1% भी नहीं है और यह अपनी रोशवायस्था में है, प्रमारों में कोई भी यूद्धि कार्गो को क्षेत्र में प्रतिस्पर्धी पत्तन को विपर्यास कर देगी, जिससे कटेनर यातायात की यूद्धि पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ।

(iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने कटेनर यातायात के लिए प्रशुल्क में ‘यथा स्थिति’ बनाए रखने का अनुरोध किया है क्योंकि शिपिंग लाइन और एनएमपीटी दोनों ने एनएमपीटी में कटेनर कारोबार के संदर्भ में लिए कठोर परिश्रम किया है ।

### लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड (एलएण्डटी)

(i) कारोबार के प्रारंभ से 2 वर्ष की अवधि के भीतर एलएण्डटी एनएमपीटी में कुल शुक्र कार्गो के 30% से अधिक का प्रहस्तन करता है और पत्तन प्रमारों में कोई भी यूद्धि छुलाई की लागत को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी ।

(ii) एनएमपीटी को नीचे दर्शाए गए अनुसार प्रतिवर्ष 3 लाख टन से अधिक के घाटशुल्क हेतु एक उपयुक्त मात्रा छूट योजना पर विचार करना चाहिए :

जहाज पर लदान की गई मात्रा (लाख टन)	मात्रा छूट (रुपए प्रति टन)
3 लाख टन से अधिक	20/-
4 लाख टन से अधिक	30/-

छूट के लिए अनुरोध करने के कारण निम्नानुसार हैं ।

(क) पत्तन द्वारा जैसा अनुमान किया जाता है 2 लाख टन प्रतिवर्ष की मात्रा के एवज में 3 लाख टन प्रतिवर्ष कार्गो के प्रहस्तन के लिए गारंटी दी जाती है ।

(ख) एनएमपीटी 3 लाख टन प्रतिवर्ष से अधिक के कारोबार के लिए मात्रा छूट की अनुमति देने का इच्छुक है ।

(ग) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के अधीन समान दृष्टिकोण रखता है और इस प्रकार पत्तन के हित को ध्यान में रखकर कि घाटशुल्क नहीं पटाया जाता और साथ ही प्रयोक्ता को भी गारंटीशुदा न्यूनतम यातायात पर कार्गो पर लाभ प्राप्त होता है ।

(घ) थोक सीमेंट कार्गो का प्रहस्तन करते हुए प्राप्त प्रचालनात्मक क्षमता में पोत का शीघ्र परिवर्तन, धूल-रहित स्व-उत्तराई प्रचालन और 3 लाख टन गारंटीशुदा कार्गो के लिए सीमेंट कार्गो हेतु महीने में 6 दिन के लिए गोदी का दखल शामिल है (इस प्रकार याणिजियक प्रयोग के लिए शेष गहीने गें एनएगपीटी के लिए घाट को रयतंत्र छोड़ दिया जाता है) ।

### गारंटीय नौवहन नियम (एससीआई)

(i) एनएमपीटी का 25% तक दरों को बढ़ाने का प्रस्ताव बहुत अधिक है, जब इसकी तुलना मुलगाव पत्तन में प्रभारित दरों से की जाती है ।

(ii) प्रस्तायित यूद्धि न केवल तटीय नौवहन के विकास को बढ़ाव देगी, बल्कि एनएमपीटी में तटीय यातायात के आवागमन पर भी प्रतिकूल प्रभाव डालेगी ।

(iii) चूंकि, समुद्री यात्रा चार्टर टैकर के लिए मालभाड़ा विश्व के दरों के मान (वार्षिक अर्थात् जनवरी से दिसम्बर तक के आधार पर संकलित) पर आधारित होता है और वर्तमान पत्तन प्रमारों को हिसाब में लेते हुए निर्धारित

किया जाता है, और वर्ष के मध्य में कोई वृद्धि अनुष्ठित है, क्योंकि इस योज्ञ का वहन केवल पोतस्वामियों द्वारा ही किया जाएगा । अगर संशोधन किया जाना है तो उसका कार्यान्वयन वर्ल्ड स्केल एसोसिएशन लिमिटेड को विधिवत सूचना देने के बाद जनवरी, 2002 से किया जाए ।

- (iv) प्रति 8 घंटे की पाली की बजाय घंटे के आधार पर गोदी किसाया प्रभारित करने की प्रणाली प्रारंभ करने का प्रस्ताय है, ताकि स्वामी अगर प्रयोग किए जाने पर अतिरिक्त 1 घंटे के लिए भुगतान कर सके न कि न्यूनतम 8 घंटे के लिए ।
- (v) एससीआई को पत्तन प्रभारों में वृद्धि के रूप में दड़ देने की बजाय एमआरपीएल के समर्पित कार्गो, जो अधिकतम यातायात होता है, के प्रहसन के लिए प्रोत्साहन दिया जाएगा । यह अत्यधिक वृद्धि अगर लागू की जाती है, एससीआई को एनएमपीटी में प्रचालनों में कटौती करने के लिए बाध्य करेगी ।
- (vi) पत्तन प्रभार नहीं बढ़ाया जाएगा और पत्तन का लक्ष्य अपेक्षित मार्जिन प्राप्त करने के लिए पत्तन प्रभारों में वृद्धि करने की बजाय यातायात की अधिक भान्ति होनी चाहिए ।

5.1.1. इस मामले में एनएमपीटी में दिनांक 7 अप्रैल, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई की गई थी । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

**न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)**

- (i) पिछला संशोधन  $5\frac{1}{2}$  वर्ष पूर्व किया गया था । इसलिए, दूसरा संशोधन अतिरेक है ।
- (ii) बास्तविक आधार पर आरआरसीई अत्यधिक कम है और वह घट रहा है ।
- (iii) प्रभारों में उर्ध्यमुखी संशोधन की अपेक्षा बड़े मजदूरी संशोधन और ईंधन की लागत में वृद्धि, जो अनुरक्षण तथा तलकर्षण लागत को बढ़ा देती है, के कारण हुई ।
- (iv) हम परस्पर-आर्थिक सहायता भी नहीं घाहते, परंतु हमें धीरे-धीरे समाप्त किया जा सकता है ।
- (v) आरसीएचडब्ल्यू स्कृप्ट की स्थिति संपन्न कार्य है, हमारा युक्तिचालन सीमित है, परंतु हमने लेवी में कमी का प्रस्ताव किया है ।
- (vi) (क) नियमित कामगार प्रतिमाह 27 दिनों के लिए काम प्राप्त करते हैं, परंतु सभी कामगारों को किर भी अदा करना होता है ।  
(ख) हम यह नहीं जानते हैं कौन मंगलौर से दूर है । अप्रत्यक्ष/बदली कामगार यहां हो सकते हैं, परंतु हम नहीं जानते ।  
(ग) उत्पादकता बढ़ गई है, इसलिए प्रयोक्ताओं को शिकायत करने की आवश्यकता नहीं है ।
- (vii) (क) यह कहना गलत है कि तलकर्षण गोदी सं 1 से 7 के लिए संगत नहीं है, यह सभी गोदियों के लिए संगत है ।  
(ख) भारी तलकर्षण लागत का वहन एमआरपीएल और केआईओसीएल द्वारा किया गया है । अनुरक्षण तलकर्षण लागत यातायात के समानुपात में आवंटित की जाती है ।
- (viii) योजना स्कीमों के अधीन सरकार द्वारा नए प्रशासन भवन का निर्माण अनुमोदित किया गया है और इसके बारे में कोई मनमानापन नहीं है । अभी परियोजना का ढेका नहीं दिया गया है, इसलिए इसकी लागत हमारे परिकलन में शामिल नहीं है ।
- (ix) विनिमय दर में घट-बढ़ अन्यत्र घाटों को प्रतिस्तुलित करने के लिए पर्याप्त नहीं है । हम अनुष्ठित रूप से लाम नहीं प्राप्त करते ।

- (x) उपस्करों का अधिक मानदण्ड सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार नियत किया जाता है ।
- (xi) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 बोर्ड को प्रशुल्क के अस्थायी निलंबन की शक्ति प्रदान करती है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण वह शक्ति छीन नहीं सकता, हम कानूनी सत्ताह ले रहे हैं ।
- (xii) हम अगर आवश्यक हुआ तो अनन्तिम वृद्धि वापस कर लेंगे । इसी प्रकार, अगर आवश्यक हुआ तो अनन्तिम कमी (लेवी की) के लिए उन्हें अधिक भुगतान के लिए तैयार किया जाना चाहिए ।
- (xiii) (क) लेवी को समाप्त करना संभव नहीं है, अन्यथा घाटशुल्क को और 30% अधिक होना होगा ।  
(ख) आरओसीएच हमारे पूर्ण श्रमिक हैं, मजदूरी के कारण अन्य कोई प्रदालन व्यय नहीं है ।
- (xiv) आरओसीई केवल नियत एकमुश्त अर्थात मूल्यहास के बाद परिकलित किया जाता है ।
- (xv) केसीसीआई सरकार द्वारा निर्धारित और नियंत्रक और महालेखा परीक्षक द्वारा अनुसमर्थित लेखाकरण प्रणाली को परिवर्तित करने का सुझाव नहीं दे सकता । यह मुददा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के समक्ष नहीं उठाया जा सकता ।
- (xvi) सामान्य संशोधन का फार्मूला मिन्न है और पृथक मद के लिए फार्मूला मिन्न है । इसलिए, यह सामान्य संशोधन में पृथक फार्मूला शामिल नहीं कर सकता ।
- (xvii) पीओएल द्वारा परस्पर-आर्थिक सहायता देते के बारे में कहना गलत है । सामान्य कार्गो पत्तन के प्रारंभिक विकास के लिए उत्तरदायी थी । पीओएल बहुत बाद में आया । गुणक प्रभाव सामान्य कार्गो के कारण हुआ है ।
- (xviii) प्रशुल्क के लिए 'आधार' मामले का परिवर्तन कैसे होता है? लागत फिर भी समान रहेगी ।
- (xix) सरकार ने 20 वर्ष पूर्व नियत जनशक्ति तैनाती स्तर में संशोधन पर विचार करने के लिए निर्णायक की नियुक्ति की है । हम प्रतीक्षा करें ।
- (xx) आधार के संशोधन से कार्य पूरी तरह बंद हो जाएगा ।

#### कनारा चैम्बर ऑफ कॉर्गर्स एण्ड इंडस्ट्री (केसीसीआई)

- (i) पूंजी ब्लॉक का अधिक अनुमान लगाया गया है । एमआरपीएल/केआईओसीएल द्वारा निधिपोषित आस्तियों को हिसाब में नहीं लिया जाएगा ।
- (ii) (क) कार्यशील पूंजी मात्र आस्तियों में से चालू देयताएं घटाकर नहीं हो सकती, उधित आवश्यकता होनी होगी ।  
(ख) ब्याज हटा दिया जाएगा ।  
(ग) नियत जमाराशियों और सीडी में राशि से संबंधित 552,556,846/-रुपए की राशि लगाई गई पूंजी से हटा दी जानी चाहिए ।
- (iii) इस पत्तन में काफी संसाधन हैं । इसे कार्यशील पूंजी की घिल्कुल आवश्यकता नहीं है ।
- (iv) आरओसीई को ऋण और इकिवटी के लिए पृथक होना होगा ।
- (v) ब्याज की दोहरी गिनती समाप्त कर दी जाएगी ।
- (vi) आरओसीई के परिकलन के लिए मूल्यहास को हिसाब में नहीं लिया गया है ।
- (vii) पड़ोसी पत्तनों के साथ तुलना वैध नहीं है । उनके पास आईएसओ-9002 प्रमाणपत्र है, एनएमपीटी के पास यह नहीं है ।
- (viii) टेक्सॉक की रिपोर्ट के अनुसार विनिमय दर घट-घट में गलत परिकलन किया गया है ।

- (ix) मांडागारों/शेडों आदि का बेहतर प्रयोग किया जा सकता है। एनएमपीटी को नवीन दृष्टिकोण अपनाना चाहिए, जिसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भी प्रोत्साहित करना चाहिए
- (x) यातायात व्या वहन कर सकता है को जैसा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रचालित किया गया है, सक्षम मूल्यनिर्धारण प्रणाली द्वारा प्रतिस्थापित किया जाना चाहिए
- (xi) कृपया तलकर्षण प्रभारों और लेवी के बारे में हमारे लिखित अनुरोध को मार्ने।
- (xii) तलकर्षण की लागत को अनुचित रूप से सामान्य कार्गो गोदी पर लाद दिया गया है।
- (xiii) डीआरडीओ रिपोर्ट में दी गई सिफारिश पर विशेषकर अधिशेष श्रमिकों को कम करने के संबंध में बिल्कुल विचार नहीं किया गया है। डीआरडीओ रिपोर्ट रवयं अप्रत्यक्ष श्रमिकों का हवाला देती है।
- (xiv) हम सहमत हैं कि उत्पादकता 10 गुना बढ़ी है, परंतु आधार वही रहा है। यह सभी समस्याओं की जड़ है।
- (xv) नए भवन की आवश्यकता निर्धारित करने के लिए एक स्थान लेखापरीक्षा की जानी चाहिए।

#### मंगलौर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एगआरपीएल)

- (i) एनएमपीटी में घाटशुल्क अधिक है। पश्चिमी तट पर अन्य महापत्तन कम प्रगारित करते हैं। इसके परिणामवरूप, हमारे उत्पादों का निर्यात कम प्रतिस्पर्धी हो गया है।
- (ii) विनिमय दर की घट-बढ़ के संबंध में पूर्वानुमानित उच्चतम सीमा पहुंच चुकी है। अब से पत्तन अतिरिक्त समर्थन प्राप्त करता है।
- (iii) तेल पर परस्पर-आर्थिक सहायता कम कर दी जाएगी।

#### न्यू मंगलौर पत्तन न्यास जहाजी कुली संघ (एएनएमपीटीएस)

- (i) गानवशक्ति का तैनाती रतर जिसे 20 वर्ष पूर्व नियत किया गया था, बहुत अधिक है और इसमें संशोधन की आवश्यकता है।
- (ii) नियत आधार बहुत कम है और विशेषकर यांत्रिक रूप से प्रहस्तन किए गए कार्गो के लिए इसमें संशोधन करने की आवश्यकता है।
- (iii) पत्तन की रापदा का निराशाजनक रूप से कम उपयोग किया गया है। गोदाम कई वर्षों से निष्क्रिय पड़े हैं।
- (iv) श्रमिक गेंग की लागत बहुत अधिक है। निजी श्रमिक 5 गुना सस्ते हैं।

#### कुद्देमुख लोह अयस्क कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल)

- (i) यह ध्यान में रखना होगा कि पोत-संबद्ध प्रभारों में कोई भी वृद्धि हमारे प्रचालनों (अर्थात् कच्ची रागणियों का आयात) को अव्यवहार्य बना देगी।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एरोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)

- (i) चूंकि, कंटेनर यातायात नाममात्र का है, इसलिए 20% वृद्धि का प्रति टीईयू लगाना और 2600/-रुपए का प्रभाव होगा। यह कंटेनर यातायात को समाप्त कर देगा। इसलिए, इस संशोधन से कंटेनर पोतों को छूट दें।
- (ii) पत्तन में कंटेनर यातायात में अभी अभी वृद्धि होनी है। कृपया सहानुभूतिपूर्ण बने और यातायात में वृद्धि होने दें। जब मान का लाभ उपलब्ध है तब प्रभारों में वृद्धि पर विचार किया जा सकता है।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को दरें नियत करनी चाहिए, एनएमपीटी को अनन्तिम दरें नहीं लगानी चाहिए।
- (iv) कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त उपस्कर बहुत पुराना है। अगर पत्तन नए उपस्करों पर निवेश करता है तो उत्पादकता में नाटकीय रूप से वृद्धि होगी।

5.1.2. संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी ने वर्ष 2000-01 के लिए संशोधित अनुमान और वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए पूर्वानुमानों के आधार पर लागत विवरण की एक प्रति प्रस्तुत की है ।

5.2. एमआरपीएल और केसीसीआई द्वारा संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत अपने लिखित अनुरोध में दी गई टिप्पणियों के मुख्य बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

**मंगलौर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल लिमिटेड (एमआरपीएल)**

- (i) इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पत्तन का पोत-संबद्ध प्रभार और इसी प्रकार पत्तन में कई उत्पादों पर घाटशुल्क तूतीकोरिन पत्तन और मुरुगाव पत्तन की तुलना में अधिक है, प्रभारों में वृद्धि अनिवार्य नहीं हो सकती ।
- (ii) किसी सेवा क्षेत्र के लिए 18% की आय बहुत अधिक है । ऐसी कतिपय आस्तियां भी हैं, जिनका निधिपोषण प्रयोक्ताओं द्वारा ऋण के माध्यम से किया जाता है, जिसपर आय नहीं दी जा सकती । तलकर्षण का निधिपोषण प्रयोक्ताओं द्वारा अपने कार्गो पर घाटशुल्क के माध्यम से 75% की सीमा तक किया जाता है । यह पत्तन की लागत निर्धारण प्रणाली की समीक्षा करने की आवश्यकता बताता है ।
- (iii) पीओएल उत्पाद पर घाटशुल्क प्रभार में 80/- रुपए से 90/- रुपए की प्रस्तावित वृद्धि अतर्राष्ट्रीय रूप से रिफाइनरी के अत्यल्प मार्जिन पर विचार करते हुए उपयुक्त नहीं है । अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर घाटशुल्क दरें इस पत्तन में विद्यमान लगभग 1.80 अमरीकी डॉलर/टन की तुलना में 1 सेंट/टन के रूप में वर्णित की जाती हैं । इसके अतिरिक्त, अन्य भारतीय पत्तनों में घाट दरें एनएमपीटी में निर्धारित दरों से 50% कम है ।
- (iv) अधिक यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए मात्रा संबंधी छूट प्रारंभ की जानी चाहिए ।
- (v) लगाई गई पूर्जी पर 18% की आय प्राप्त नहीं करने का कारण यह नहीं है कि पत्तन द्वारा जेटी सख्ता 10 के प्रचालन से प्राप्त आय को जेटी के प्रचालन के लिए होने वाले व्यय में से घटा दिया जाता है, परंतु संभवतः इस कारण कि पत्तन सकल ब्लॉक में अधिक पूर्जी वर्धन/व्यय कर रहा है, जो अपेक्षित आय उत्पन्न नहीं करता ।
- (vi) पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 5 लाख टन तक पीओएल उत्पादों की अतिरिक्त आय एमआरपीएल द्वारा पूर्वानुमानित नहीं की जाती, क्योंकि इसकी रिफाइनरी कर्नाटक की संपूर्ण आवश्यकता की पूर्ति कर रही है ।
- (vii) पेट्रोलियम उत्पादों पर घाटशुल्क अन्य उत्पादों पर घाटशुल्क को आर्थिक-सहायता देता है, जिसे धीरे-धीरे कम करने की आवश्यकता है । पीओएल उत्पादों पर प्रभार बढ़ाने के पारम्परिक तरीके पर कृपया महापत्तन प्रश्नुल्क प्राधिकरण द्वारा पुनः गौर किया जाए, क्योंकि तेल उद्योग अतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहा है ।

**कनारा चैम्बर ऑफ कॉर्मर्स एण्ड इंडस्ट्री (केसीसीआई)**

लगाई गई पूर्जी पर आय के परिकलन के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाई गई विधि भ्रांतिपूर्ण है । पहले प्रस्तुत किए जा चुके के अतिरिक्त निम्नलिखित तर्क विचारार्थ प्रस्तुत किए जाते हैं ।

- (i) दिनांक 31.3.2000 को 32,667.90 लाख रुपए के रूप में दर्शाया गया आस्तियों के निवल ब्लॉक में 'रकीम' शीर्ष के अधीन 22,123.59 लाख रुपए राशिल है, जो एमआरपीएल/ईवीसीएल/कैआईओसीएल द्वारा एनएमपीटी की पूर्जीगत आस्तियों में किया गया निवेश है । उसे हिसाब में नहीं लिया जा सकता, क्योंकि इन सभी स्कीमों के लिए निवेश उन कपनियों द्वारा किया गया है । अगर लगाई गई पूर्जी के परिकलन के लिए आस्तियों पर विचार किया जाता है तो कात्यनिक आय (एक रियायती नियत दर पर इन कपनियों पर लगाए गए वास्तविक प्रभार और उन प्रभारों, जिन्हें उनसे आम वाणिज्यिक दर पर संग्रहित किया जाना चाहिए था अगर उन्होंने स्वयं अपनी लागत पर इन आस्तियों को निर्मित नहीं किया होता, के बीच का अंतर) को भी लगाई गई पूर्जी पर आय का परिकलन करने के लिए हिसाब में लिया जाना चाहिए । ऐसे सव्यदहार के अगाद में रकीमों के निवल ब्लॉक के अधीन आस्तियों को आस्तियों के कुल निवल ब्लॉक से निकाल दिया जाए और केवल शेष पर एनएमपीटी द्वारा लगाई गई पूर्जी के परिकलन के लिए विचार किया जाएगा ।

(ii) चालू आस्तियों के परिकलन में 12,479.38 लाख रुपए की राशि नकद और बैंक शेष के रूप में दर्शाई गई है, जिसमें से 5,525.56 लाख रुपए की राशि वार्षिक रिपोर्ट में सावधि जमा/सीडी के रूप में दर्शाई गई है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि सामान्यतया पत्तन प्रयोक्ता को पत्तन में सेवाओं की प्राप्ति के लिए अग्रिम तौर पर भुगतान करना होता है, उपरोक्त राशि का 10% से अनधिक कार्यशील पूँजी का हिस्सा बनाने के लिए आवश्यक हो सकता है। 12,479.38 लाख रुपए की संपूर्ण राशि कभी भी कार्यशील पूँजी का हिस्सा नहीं मानी जा सकती, और सावधि जमा/सीडी में रखी 5526.56 लाख की राशि को निकाल दिया जाना चाहिए।

(iii) दिनांक 31 मार्च, 2000 को समाप्त वर्ष के लिए राजस्व लेखे के अनुसार नियल अधिशेष 5,572.08 लाख रुपए है। लगाई गई पूँजी पर आय का पता लगाने के प्रयोजनार्थ निवेश तथा सावधि जमा/सीडी और नकद शेष पर ब्याज को भी कुल आय से निकालना होगा। इस प्रकार अर्जित और आय में शामिल कुल ब्याज 879.10 लाख रुपए होता है।

इन संशोधनों से आय 29.93% होती है, जो 18% की अनुमानित प्रतिशतता से बहुत अधिक है। यद्यपि, यह कहना व्यर्थ है कि अगर नकद और बैंक शेष की केवल 10% अर्थात् 124.79 लाख की राशि को कार्यशील पूँजी (और यह एक महीने के व्यय से अधिक है) में शामिल करने के लिए उचित राशि के रूप में लिया जाना था तो लगाई गई पूँजी पर आय की परिणामी प्रतिशतता 47.05% निकलेगी, जो लाभदायकता से कम नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क में वृद्धि के लिए दिया गया औचित्य मान्य नहीं है।

6.1 संयुक्त सुनवाई के समय एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण और दरों के मान में प्रस्तावित शर्तों की संवीक्षा की गई थी, और एनएमपीटी से उसके संशोधित प्रस्ताव से उत्पन्न अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

6.2. कुछ महत्वपूर्ण बिंदुओं, जिनपर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे, निम्नानुसार हैं—

(i) वित्तीय वर्ष 1999–2000 की अपेक्षा वित्तीय वर्ष 2000–01, 2001–02 और 2002–03 के लिए पत्तन और गोदी सुधारियों (पीडीएफ) में कम आय का अनुमान करने के कारण यहां तक कि यद्यपि दराए गए यातायात के पूर्वानुमान वर्ष 1999–2000 की तुलना में उसी अवधि के लिए अधिक हैं।

(ii) एमआरपीएल और केआईओसीएल के समर्पित कार्गो तथा पीडीएफ (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर) जैसे विभिन्न कार्यकलापों, पीओएल (एमआरपीएल के अतिरिक्त), के लिए पृथक लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन और भड़ारण (समर्पित कार्गो और पीओएल को छोड़कर) तथा संपदा और साथ ही पूरे पत्तन के लिए समेकित विवरण।

(iii) निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यशील पूँजी का परिकलन और व्योरा।

(iv) पोत–सबद्ध आय के लिए विनियाय दर में घट–बढ़ के कारण अतिरिक्त आय और विनियाय दर, जिसपर इसका विचार किया गया है।

(v) विभिन्न कार्यकलापों के बीच साझे व्यय के विभाजन का आधार।

(vi) विदेशगामी और तटीय पोतों की दरों के बीच 30% की मिन्ता बनाए रखने के लिए तटीय पोत दरों का पुनः विवरण।

(vii) दरों के मान में उन उपबंधों को हटाना, जो प्रशुल्क संबद्ध मामले नहीं हैं।

6.3. कई अनुस्मारकों के बाद, एनएमपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है।

6.4. मांगी गई समुचित सूचना की प्रस्तुति के अतिरिक्त एनएमपीटी द्वारा वर्णित कुछ महत्वपूर्ण यिन्दु निम्नानुसार हैं—

- (i) संपूर्ण यातायात में वृद्धि के बावजूद, निम्नलिखित कारणों से कम आय पूर्वानुमानित की गई है :—
  - (क) गोदी किराया प्रभारों की इकाई का 24 घंटे से 8 घंटे में परिवर्तन ।
  - (ख) पृथक्कृत स्थिरक भार टैंक को छोड़कर तेल टैंकरों के जीआरटी को मानना, जो पत्तन में पोत के समग्र जीआरटी को कम कर देता है । पृथक्कृत स्थिरक भार टैंक तेल टैंकर की डिजाइन पर निर्भर करते हुए 14% से 20% के बीच होता है, और एनएमपीटी में पोतों के जीआरटी का काफी अनुपात भी तेल टैंकरों के कारण है ।
  - (ग) तथापि हिसाब में (परिवर्तन के साथ) लिए गए पोत-संबद्ध प्रभारों के आय का पूर्वानुमान परिवर्तन रहित से अधिक है ।
- (ii) विस्तृत लागत लेखाकरण प्रणाली पत्तन में अभी भी कार्यान्वित की जानी है । जबकि जेटी संख्या 10 के संबंध में राजस्व आय लागत वितरण का भाग है, वही पोत संबद्ध आय गोदी संख्या 8 के संबंध में परिकलित की जा सकती है, क्योंकि उसका सामान्य लेखे के साथ वितरण कर दिया गया है । मुख्य कार्यकलापों के बीच परस्पर-आर्थिक सहायता दी जा रही है । कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (सामान्य कार्गो), द्रव लार्गो पीओएल अन्य सामान्य कार्गो और आरसीएच स्कंध का परस्पर आर्थिक सहायता दे रहा है । मुख्य आय उत्पादक वस्तुओं में एक एलपीजी है, जो ऐसी परस्पर आर्थिक सहायता में काफी अंशदान करता है । [एनएमपीटी ने पीओएल (एमआरपीएल जेटी को छोड़कर) प्रहस्तन कार्यकलाप] के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया ।
- (iii) लगाई गई पूजी का हिसाब यार्थिक लेखे के प्रयोजनार्थ नियंत्रक और महालेखा परीक्षाक द्वारा निर्धारित विधि को अपनाकर निकाला जाता है ।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में विनेमय दर घटबढ़ पर विचार नहीं किया गया है; संशोधित अनुमान और बजट अनुमान तैयार करते समय तत्कालीन मौजूद डॉलर दर पर विचार नहीं किया गया है । टेक्सॉक द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार विदेशी मुद्रा के औसत 4% की वृद्धि पर विचार करते हुए 2% की अतिरिक्त आय स्वीकार की जाती है ।
- (v) पत्तन कार्यविधियों के सरलीकरण और यौक्तिकीकरण पर निर्देशी समूह की सिफारिश (सं0 32) तटीय पोत के संबंध में 86.2/3% से 75% तक रियायती दर की व्यवस्था करती है, जिसे कार्यान्वित किया गया है । 30% का अंतर बनाए रखने के लिए दरों में और वृद्धि पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा पुनःविचार किया जा सकता है ।
- (vi) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय के क्रिमाजन का आधार बताया गया है ।
- (vii) जब धाट क्रेन का प्रयोग नहीं किया जाता है तब गोदी किराया प्रभार में 20% की छूट के संबंध में शर्तों के संबंध में यह बहुत कम प्रतीत होती है । यह कहा गया है कि क्रेन प्रभारों को मिश्रित गोदी किराया दर में एकीकृत करते समय धाट क्रेनों के प्रचालन और अनुरक्षण पर औसत व्यय और सामान्य कार्गो गोदी जहां क्रेनों को संस्थापित किया जाता है, मैं कुल जीआरटी गोदी दिवस पर विचार किया गया है, और यह 0.20 रुपए प्रति जीआरटी होता है । इसलिए, जहां धाट क्रेने उपलब्ध नहीं कराई जाती हैं, वहां बर्थों के संबंध में बर्थ किराए में जोड़ा गया क्रेन माडा छूट केवल 20 पैसे प्रति जीआरटी है । इसलिए, 24 घंटे के गोदी किराए के लिए छूट का मौजूदा प्राक्षण तटीय पोत के लिए 0.20 रुपए और विदेशगामी पोतों के लिए 0.01 डॉलर है । इसलिए, प्रस्तावित 20% की छूट स्वीकार की जा सकती है और गोदी सं0 2, 3 और 4 (क्रेन के साथ) और अन्य गोदियों के लिए सुधरी हुई दरें अलग से नियत की जाएं ।
- (viii) समान सुविधाओं वाले गोदी के समूहों और केआईओसीएल के लिए पृथक गोदी किराया प्रभार प्रस्तावित करने के बारे में प्रश्न के संबंध में यह कहा गया है कि विभिन्न श्रेणियों के पोतों पर जीआरटी के आधार पर स्पष्ट दरे निम्नानुसार प्रदान की गई हैं :—

- (क) टैकर – विदेशगामी/तटीय, और
- (ख) पोत विदेशगामी/तटीय (2, 3 और 4 के असिरिकत गोदी का दखल करने वाले) ।
- (ग) गोदी 2, 3 और 4 दखल वाले पोत, जहां क्रेन प्रभार लगाया जाता है ।

उन गोदियों, जहां समर्पित कार्गो का प्रहरतन किया जाता है, अर्थात् एगआरपीएल गोदी (जेटी सं0 10) और केआईओसीएल जेटी (गोदी सं0 8) के संबंध में कोई पृथक् मेद नहीं किया गया है । इसलिए, केआईओसीएल गोदी के लिए किसी पृथक् दर को आवश्यक नहीं समझा गया है ।

6.5. एनएमपीटी ने बाद में हमारे द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार निम्नलिखित सूचना और दस्तावेज भेजे हैं—

- (i) प्रारूप संशोधित दरों के मान की प्रति ।
- (ii) 45/- रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विनिमय दर लेते हुए विदेशगामी और तटीय पोतों के बीच 30% भिन्नता रखने के लिए वर्धित तटीय आय का परिकलन ।
- (iii) एनएमपीटी और एमआरपीएल स्कीम के संदर्भ में पूँजीकृत व्यय का व्योरा ।
- (iv) वर्ष 2001–02 और 2002–03 के लिए क्रमशः नए जेटी सं0 11 और 12 के संबंध में क्षमता और अनुमानित यातायात का व्योरा ।

7. इस भासले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित विधियां उभरती हैं :—

- (i) एनएमपीटी ने लागत की वसूली और लगाई गई पूँजी पर अधिकतम अनुमेय आय प्राप्त करने के प्राथमिक उद्देश्य से यह प्रस्ताव तैयार किया है । यहां तक कि यद्यपि एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव तैयार करने के लिए एक व्यावसायिक परामर्शदाता की नियुक्ति की है, हम यह अवलोकन करने के लिए याश्च है कि मौजूदा दरों के मान के किसी योक्तिकीकरण अथवा सरलीकरण का प्रस्ताव नहीं किया गया है । यहां तक कि प्रस्ताव के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण को भी हमें व्यापक रूप से संशोधित करना पड़ा था ।
- (ii) सेवाएं प्रदान करने की लागत का आवंटन अन्य महापत्तनों से तुलना करने पर एनएमपीटी के मामले में थोड़ा भिन्न है, क्योंकि केआईओसीएल और एमआरपीएल के लिए समर्पित गोदियों में प्रहस्तन किए गए कार्गो पर वसूली योग्य घाटशुल्क दरें निकालने के लिए भिन्न विधि अपनाई गई है । यह उल्लेखनीय है कि समर्पित सुविधाओं में प्रहस्तन किए गए कार्गो पत्तन में प्रहस्तन किए गए कुल कार्गो का बहुत बड़ा भाग है । दोनों मामलों में वसूली योग्य घाटशुल्क का परिकलन प्रयोक्ताओं और पत्तन के बीच संबंधित समझौता ज्ञापनों में निर्धारित विधियों के आधार पर किया जाता है ।

यहां उल्लेख करना संगत है कि समर्पित सुविधाओं पर लगाई गई पूँजी पर आय इस प्राधिकरण द्वारा नियत 19.5% की अधिकतम सीमा के आधार पर अनुमत्य नहीं है । इन मामलों में आरओसीई पुनः संबंधित समझौता ज्ञापनों में विहित उपबंधों द्वारा निर्धारित किया जाता है । केआईओसीएल के मामले में यह प्राधिकरण प्रयोक्ता द्वारा व्यय के आवंटन के सत्यापन के बाद यार्जिक आधार पर वसूली योग्य घाटशुल्क प्रभार अधिसूचित करता है । एमआरपीएल जेटी में प्रहस्तन किए गए कार्गो पर वसूली योग्य घाटशुल्क के मामले में यह प्राधिकरण घाटशुल्क के परिकलन के लिए अनुपालन किए जाने वाले दिशानिर्देश निर्धारित करते हुए दिनांक 19 जुलाई, 2000 को एक आदेश पारित कर चुका है । जबकि समर्पित गोदी से संबंधित पोत—संबद्ध आय और व्यय की गणना एमआरपीएल के मामले में घाटशुल्क निकालने के प्रयोजनार्थ की जाती है, वहीं केआईओसीएल गोदी के मामले में घाटशुल्क प्रभार का परिकलन तलकर्षण और ऊपरिव्यय के पिभाजन के साथ ही कार्गो प्रहस्तन व्यय के संदर्भ में किया जाता है । पत्तन के लिए केआईओसीएल के मामले में घाटशुल्क के कार्यकरण पर पुनः विचार करना और केआईओसीएल कार्गो के लिए भी घाटशुल्क दर निर्धारित करने के लिए एमआरपीएल के मामले

मे निर्धारित सिद्धांतों का अनुपालन करना उपयोगी होगा । यह केआईओसीएल की समर्पित गोदी मे प्रहस्तन किए जाने वाले लौह अयस्क से संबंधित लागत स्थिति की व्यापक समीक्षा करने योग्य बनाएगा ।

(iii) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, यह प्राधिकरण रागर्पित एमआरपीएल जेटी गे प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर घाटशुल्क के परिकलन के लिए अनुपालन किए जाने वाले दिशानिर्देश निर्धारित करते हुए एक आदेश पारित कर चुका है । तथापि, घाटशुल्क प्रभारों को अभी भी अधिसूचित नहीं किया जाता, क्योंकि एनएमपीटी ने परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है । यह समझा जाता है कि एमआरपीएल ने देश घाटशुल्क प्रभारों के बारे में कर्नाटक उच्च न्यायालय मे याचिका दाखिल की हुई है । उच्च न्यायालय समर्पित जेटी मे प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो पर 60 रुपए प्रतिटन का घाटशुल्क लगाने के लिए अंतरिम आदेश पारित कर चुका है ।

उपरोक्त स्थिति के होते हुए भी एनएमपीटी ने इस कार्य के प्रयोजनार्थ एमआरपीएल जेटी पर घाटशुल्क प्रभारों का अनुमान लगान के लिए इस प्राधिकरण के दिगंक 19 जुलाई 2,000 के आदेश मे निर्धारित यिधि अपनाई है । इस संबंध मे एनएमपीटी द्वारा दिए गए पूर्वानुमान कर्नाटक उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित मामले को हानि पहुंचाए बिना इस कार्य मे लागत विवरण के विश्लेषण के प्रयोजनार्थ ही स्वीकार किया जाता है ।

(iv) एमआरपीएल जेटी मे प्रहस्तन किए गए कार्गो पर घाटशुल्क के परिकलन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देशों मे ऋण पर देश ब्याज के अतिरिक्त, नियेश पर नवीकरण, प्रतिस्थापन और आधुनिकीकरण प्रारक्षित यिधि तथा साथ ही वर्ष के दौरान ऋण की वापसी-अदायगी की वास्तविक राशि के 3% अंशदान सीमा तक आय की अनुमति दी गई है । चूंकि, परिकलन मे आस्तियो के मूल्यहास पर विचार किया गया है, इसलिए यह ऋण की वापसी-अदायगी के लिए उपलब्ध है । यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने नकदी प्रवाह समस्याओं का ध्यान रखने के लिए ऋण की वापसी-अदायगी के समतुल्य अतिरिक्त राशि की अनुमति परिकलन मे दी है । चूंकि, मूल्यहास की राशि भी ऋण की वापसी-अदायगी के लिए उपलब्ध है इसलिए, घाटशुल्क प्रभार निकालते समय एनएमपीटी प्रचालन व्यय के अधीन लेखाबद्द की जा चुकी मूल्यहास की राशि पर ऋण की वापसी-अदायगी की किस्त के आधिक्य पर ही विचार करेगा ।

(v) सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार तटीय पोत का प्रशुल्क विदेशगामी पोत के प्रशुल्क के 70% पर निर्धारित किया गया है । इसके अतिरिक्त, तटीय पोत दरे रुपए के रूप मे निर्धारित की जाती हैं, जबकि विदेशगामी पोत दरे अमरीकी डॉलर के रूप मे मूल्यवर्गित की जाती हैं । यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों मे निर्णय कर चुका है कि भिन्नता (जो पिछले संशोधन से अमरीकी डॉलर की तुलना मे भारतीय रुपए के मूल्यहास के कारण बढ़ गई होगी) को प्रशुल्क संशोधन के समय 30% के स्तर पर बहाल करना होगा । यहां तक कि अगर विदेशगामी पोतों की दरों का संशोधन नहीं होता है, फिर भी स्वीकृत स्तर तक भिन्नता बहाल करने के लिए तटीय पोतों की दरे पुनः वर्णित करने की आवश्यकता होगी । इसका अर्थ विदेशगामी पोतों पर मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के बिना भी पत्तन को अतिरिक्त आय होना है । एनएमपीटी ने लागत विवरण मे इस अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया है । इंगित पिए जाने पर, एनएमपीटी ने 1 अमरीकी डॉलर=45.00 रुपए की विनिमय दर मानते हुए अतिरिक्त आय का अनुमान प्रस्तुत किया । चूंकि, यर्तमान विनिमय दर लगभग 1 अमरीकी डॉलर=47.00 रुपए है, इसलिए अतिरिक्त आय के अनुमान मे समायोजन किया गया और उसे पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए लागत विवरण मे शामिल किया गया है । तथापि, सपूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण मे तटीय पोत की दरों के पुनः वर्णन के कारण अतिरिक्त आय को एमआरपीएल जेटी से संबंधित अतिरिक्त आय को घटाकर गाना गया है । इसे करना होगा, क्योंकि एगआरपीएल जेटी के पोत-संबद्ध प्रभार को घाटशुल्क दर निर्धारित करने के लिए माना गया है और पत्तन द्वारा प्रस्तुत एमआरपीएल सुविधा के लिए घाटशुल्क दर के परिकलन को परिवर्तित नहीं किया गया है ।

(vi) पत्तन ने अतिरिक्त पोत-संबद्ध आय पर विचार नहीं किया है, जो उसे वर्ष 2001-02 और 2002-03 के दौरान विदेशी मुद्रा दर के घट-बढ़ के कारण प्राप्त हुआ होता । जैसा अन्य महापत्तनों के मामले मे किया गया था, इस मद मे अतिरिक्त आय वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत-संबद्ध आय का अनुमान क्रमशः 3% और 6% लगाया गया है और उसे लागत विवरण मे शामिल किया गया है ।

(vii) पायलिटिज फीरा में आगम और बर्हिंगम पायलिटिज की रोवाएं और अंतरण का एक कार्य शामिल है। यहां तक कि यद्यपि यह निर्धारण पत्तन के मौजूदा दरों के मान में उपलब्ध है, फिर भी अंतरण के किसी अतिरिक्त कार्य के लिए अंतरण प्रभार प्रभारित करने का कोई प्रावधान नहीं है। इगित किए जाने पर पत्तन ने पायलिटिज प्रभार के 25% पर अंतरण प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा इस मद में यथाअनुमानित 7.5 लाख रुपए प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय पर लागत विवरण में विचार किया गया है।

(viii) पत्तन द्वारा विचार किए गए वित्त और विविध आय में अल्पावधिक जगा दरों पर ब्याज रो आय शामिल है। चूंकि, अल्पावधिक सावधि जमाराशि को इस विश्लेषण में अन्यत्र दिए गए कारणों से कार्यशील पूँजी का भाग नहीं माना जा सकता इसलिए, इस आय को लागत विवरण में एफएमआई शीर्ष से हटा दिया गया है।

(ix) वर्ष 2002-03 के लिए पूर्वानुमानित व्यय का अनुमान पत्तन द्वारा 13% तक विभिन्न प्रतिशतांत्रों द्वारा व्यय बढ़ाकर लगाया गया है। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों के मामलों में निर्णय ले चुका है कि भावी वर्षों के लिए पूर्वानुमानित आय 10% वृद्धि, जिसे मुद्रास्फीति और भावी मजदूरी संशोधन के कारण देयता का ध्यान रखने के लिए पर्याप्त माना गया है, का प्रयोग करके परिकलित किया जाए। इस निर्णय के अनुरूप लागत विवरण में दरार्था गया वर्ष 2002-03 का पूर्वानुमानित व्यय वर्ष 2001-02 के लिए व्यय पर 10% की वृद्धि तक सीमित किया गया है।

(x) पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर) के लिए लागत विवरण में एमआरपीएल और केआईओसीएल से संबंधित आय को छोड़ दिया है। तथापि, इन स्कीमों पर समतुल्य व्यय विवरण से नहीं हटाया गया है। जबकि, एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीमों के लिए लागत विवरण में आवंटित प्रत्यक्ष व्यय को हमारे परिकलन में घटा दिया गया है, वही एफएण्डएम व्यय, प्रबंधन और सामान्य व्यय तथा मूल्यहास (एमआरपीएल स्कीम के मामले में) से संबंधित व्यय के अन्य घटकों को नहीं घटाया जा सका है क्योंकि इन व्ययों के आवड़े तरकात उपलब्ध नहीं हैं।

(xi) आरसीएचडब्ल्यू स्कंध से संबंधित आय और व्यय पर कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर) से संबंधित लागत विवरण के अधीन विचार किया जाता है। चूंकि, आरसीएचडब्ल्यू स्कंध के वर्ग का वित्तीय परिणाम घटाए में है, इसलिए उसे अवशिष्ट कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में शामिल करना कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप द्वारा आर्थिक सहायता दिया जाने वाला घटा होगा। अधिशेष श्रमिक और उस पर लागत के आवंटन की इस प्राधिकरण द्वारा विशेषाधारानम पत्तन यात्रा में मैंगनीज अयरक ये प्रहस्तन से संबंधित एक मामले में विशेष रूप से जांच की गई थी। उस मामले में इस प्राधिकरण ने संपूर्ण कार्गो यातायात पर अधिशेष श्रमिक की लागत विस्तारित करना उपयुक्त पाया। आरसीएचडब्ल्यू स्कंध की राजस्व स्थिति को शामिल करके एनएमपीटी ने श्रमिक बाहुल्यता को सभी कार्गो (समर्पित सूचियों को छोड़कर) पर विस्तारित करने का प्रयास किया है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण अनुमोदित किया जाता है। इसे देखते हुए, आरसीएचडब्ल्यू रक्ध के आय और व्यय रो संबंधित लागत विवरण में कोई राशोधन नहीं किया जाता।

(xii) पत्तन द्वारा किए गए कार्यशील पूँजी का परिकलन संपूर्ण नकदी और बैंक शेष को चालू आस्तियों का भाग मानता है। नकदी और बैंक शेष से विशिष्ट निधियों का निवेश और एमआरपीएल स्कीम से संबंधित एस्ट्रो लेखा शामिल है। चूंकि, विशिष्ट निधियों के शेष को कार्यशील पूँजी के परिकलन और इस प्रकार लगाई गई पूँजी के प्रयोजनार्थ नहीं माना जा सकता, इसलिए नकदी और बैंक शेष को कार्यशील पूँजी के परिकलन से निकाल दिया गया है। इस कटौती के कारण कार्यशील पूँजी ऋणात्मक आंकड़ा होती है। तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ कार्यशील पूँजी को शून्य के रूप में माना गया है। प्रसंगवश यह मुददा थोड़े भिन्न तर्क के साथ केसीसीआई द्वारा भी उठाया गया है।

(xiii) पत्तन ने अपने द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में लगाई गई पूँजी पर 18% की आय को माना है। यूंकि, यह प्राधिकरण लगाई गई पूँजी पर 19.5% की आय की अनुमति देता रहा है, इसलिए पत्तन द्वारा मानी गई लगाई गई पूँजी पर आय की दर को संशोधित किया गया है। नियल अधिशेष निकालने के लिए व्यय में एक बार माने गए ऋणों पर और पूँजी लगाई गई पूँजी पर आय के रूप में ब्याज की दोहरी गणना भी हटा दी गई है।

केसीसीआई ने ऋण और इकिवटी के लिए आय की पृथक दर निर्धारित करने का भी सुझाव दिया है। इस प्राधिकरण ने अन्य कोई कार्यनिष्ठादन संबद्ध मूल्यनिर्धारण विधियां अपनाने में पत्तनों द्वारा सामना की जाने वाली व्यावहारिक कठिनाइयों पर विचार करते हुए लागत—जोड़ प्रणाली अपनाई है। लगाई गई पूँजी पर आय का निर्धारण करने के प्रयोजनार्थ पहले अनुपालन की गई प्रणाली को आय की दर के संदर्भ में कुछ छोटे संशोधन के साथ अपनाया गया था। यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों के मामले में लगाई गई पूँजी पर आय की अनुमति देने की मौजूदा प्रणाली की समीक्षा करने की आवश्यकता मान चुका है। यह उल्लेखनीय है कि निजी टर्मिनलों के मामले में उनकी पूँजी संरचना में निधियों के विभिन्न ज्ञातों के संदर्भ में निवेश पर आय की अनुमति देने की संशोधित विधि निर्धारित की जा चुकी है। यह भी निर्णय लिया गया है कि महापत्तन न्यासों के मामले में अनुमत्य आरओसीई की शीघ्र ही समीक्षा की जाएगी। यह समीक्षा न केवल अनुमत्य आय की मात्रा को बल्कि सामाजिक दायित्व/अनुत्पादक अथवा कम प्रयुक्त आस्तियों के संबंध में लगाई गई पूँजी पर आय की अनुमति देने के मुद्दे तथा साथ ही दो अनिवार्य प्रारक्षित निधियों, जिनके लिए प्रशुल्क के माध्यम से प्रत्येक के लिए 3% की दर पर अंशदान की अनुमति दी जाती है, से निधियों के प्रयोग के अनुवीक्षण को भी ध्यान में रखेगी। जब तक समीक्षा पूरी होती है और संशोधित विधि लागू की जाती है, तब तक मौजूदा प्रणाली जारी रहनी होगी। एनएमपीटी के संबंध में ही इस चरण पर विधि में कोई परिवर्तन करना उपयुक्त नहीं होगा।

(xiv) पत्तन ने एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीमों से संबंधित सहित लगाई गई संपूर्ण पूँजी पर 18% की दर (हमारे द्वारा 19.5% में संशोधित) पर आरओसीई माना है। थूंकि, एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीमों के अधीन आरओसीई का निर्धारण संबंधित समझौता ज्ञापनों, जो लगाई गई पूँजी के 18.5% के समतुल्य नहीं हो सकता, द्वारा निर्देशित होता है, इसलिए पत्तन इन दो रकीगों से प्राप्त नहीं की गई आय को अन्य प्रयोक्ताओं को नहीं दे सकता। एमआरपीएल स्कीम के मामले में यह प्राधिकरण एमआरपीएल द्वारा वित्तपोषित आस्तियों पर केवल 3% की आय और एनएमपीटी संसाधनों द्वारा वित्तपोषित आस्तियों पर 18/19.5% आय की अनुमति देने का निर्णय कर चुका है। इसके अतिरिक्त, मूल्यहास की राशि और देय व्याज के आधिक्य में ऋण की वापसी—अदायगी के समतुल्य राशि को माना जाना है। केआईओसीएल स्कीम के मामले में, वास्तव में अदा किया गया व्याज और 40.33 करोड़ रुपए के निवेश पर 6% की आय के साथ दिनांक 1 अप्रैल, 1980 को ऋण के शेष पर 5% की दर पर देय व्याज की ही अनुमति दी जाती है। इन दो स्कीमों के लिए पत्तन द्वारा माना गया अधिक आरओसीई को तदनुसार काट दिया गया है।

(xv) विभिन्न पृथक विवरणों के अधीन एनएमपीटी द्वारा मानी गई आस्तियों का निवल ब्लॉक पृथक लागत विवरणों से मेल नहीं खाता। पत्तन द्वारा दिए गए कुल निवल ब्लॉक और एमआरपीएल तथा केआईओसीएल से संबंधित स्थिति नीचे दर्शाई गई है :-

वर्ष	कुल निवल ब्लॉक	एमआरपीएल स्कीम	केआईओसीएल स्कीम	उपलब्ध अवशिष्ट निवल ब्लॉक
1998-99	30755.40	18993.16	3228.00	8534.24
1999-2000	32667.90	18945.49	3178.10	10544.31
2000-2001	35727.77	2140628	3130.44	11191.05
2001-02	34876.90	20767.07	3082.78	11027.05
2002-03	33899.95	20127.86	3035.12	10735.97

उपलब्ध अवशिष्ट निवल ब्लॉक अवशिष्ट पत्तन और गोदी सुविधाओं, कार्गो प्रहस्तन सुविधा और रेलवे तथा संपदा कार्यकलापों से संबंधित है। कार्गो प्रहस्तन (एमआरपीएल और केआईओसीएल को छोड़कर) तथा पीएण्डटी कार्यकलाप के अधीन माना गया निवल ब्लॉक का जोड़ हन कार्यकलापों के बीच वितरण के लिए उपलब्ध अवशिष्ट निवल ब्लॉक से बहुत अधिक है। इसलिए, संपूर्ण पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में निवल ब्लॉक को

सुधारा गया है। पृथक लागत विवरण में समान कमी करना संभव नहीं हुआ है, क्योंकि विभिन्न कार्यकलापों के बीच आरितयों का ब्योरा उपलब्ध नहीं है।

(xvi) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, (क) सभी मुख्य कार्यकलापों (संपूर्ण पत्तन), (ख) पत्तन और गोदी सुविधाओं, और (ग) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप (एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीगों को छोड़कर) के लिए लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण क्रमशः अनुबंध—। (क), अनुबंध—। (ख) और अनुबंध—। (ग) के रूप में संलग्न है। संपूर्ण पत्तन के लिए विवरण वर्ष 2001–02 के लिए 739.58 लाख रुपए और वर्ष 2002–03 के लिए 355.42 लाख रुपए की वापसी के बाद निवल अधिशेष दर्शाता है।

एनएमपीटी द्वारा सूचित और संशोधित लागत विवरण द्वारा प्रकटित लागत स्थिति का सारांश नीचे दिया गया है:-

कार्यकलाप	एनएमपीटी द्वारा इंगित प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में अधिशेष(+)/घाटे(-) का औसत	संशोधित लागत विवरण द्वारा प्रकटित प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में अधिशेष(+)/घाटे(-) का औसत
(क) सभी मुख्य कार्यकलाप	(–) 26.55%	(+) 2.74%
(ख) पत्तन और गोदी सुविधाएं	(–) 72.67%	(–) 22.28%
(ग) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप	(–) 11.98%	(–) 5.52%

संपूर्ण पत्तन के लिए संशोधित लागत विवरण वर्ष 2001–02 और 2002–03 के लिए 2.74% का औसत अधिशेष दर्शाता है। अगर कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक सहायता मौजूदा स्तर पर जारी रहने की अनुमति दी जाती है तो विदेशी मुद्रा की चालू दर के संदर्भ में विदेशगामी पोत के बीच विभेदक को 30% के स्तर पर बहाल करने के लिए तटीय पोत के लिए प्रभारों को संशोधित करना छोड़कर प्रशुल्कों का कोई उर्ध्वमुखी संशोधन उचित नहीं है।

(xvii) कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीगों को छोड़कर) के लिए लागत विवरण विचाराधीन दो वर्षों के लिए 5.52% का सीमांतिक औसत घाटा दर्शाता है। अगर एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीमों के लिए लागत विवरण में दर्शाए मूल्यह्रास और एफएण्डएम व्यय आवंटन को निकालने के प्रमाण पर विचार किया जाता है और इन आंकड़ों को तदनुसार कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलापों के लिए लागत विवरण में समायेजित किया जाता है तो घाटा तथापि कम हो जाएगा। इसी प्रकार, अगर इस कार्यकलाप से संबंधित आरितयों के निवल ब्लॉक का समायोजन ऊपर पैरा 7 (xv) में दिए गए कारणों से सही रूप से अनुमानित किया जाता है तो घाटा स्थिति और कम हो जाएगी। चूंकि, संपूर्ण पत्तन अधिशेष दर्शाता है और चूंकि परस्पर आर्थिक सहायता का मौजूदा स्तर जारी रखने की अनुमति दी जाती है, इसलिए पत्तन द्वारा जैसा प्रस्ताव दिया गया है उसके अनुसार कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप के लिए दरों को संशोधित करने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।

(xviii) पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए लागत विवरण संदर्भगत दो वर्षों के लिए 22.28% का औसत घाटा दर्शाता है। यह घाटा और कम होगा अगर ऊपर पैरा 7 (xv) में दिए गए कारणों से इस कार्यकलाप से संबंधित आरितयों के निवल ब्लॉक के सही आवंटन पर विचार किया जाता है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने कहा है कि उसने दब कार्गो के प्रहस्तन के लिए दो जेटियों की वृद्धि की है, जिसकी पूंजीकृत लागत लगभग 40 करोड़ रुपए है। तथापि, इन जेटियों के माध्यम से पूर्वानुमानित यातायात पूर्णतः मूर्त रूप नहीं ले पाया है। अगर इन दो जेटियों में पूंजीनिवेश पर आय को क्षमता समुपयोजन से जोड़ा जाता है, जैसा कुछ अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के संबंध में किया गया है, तो घाटा की स्थिति और कम हो जाएगी। परन्तु को उपलब्ध समग्र अधिशेष स्थिति और मौजूदा स्तर पर परस्पर आर्थिक सहायता जारी रहने के दृष्टिगत पत्तन न्यास द्वारा यथाप्रस्तावित पोत-संबद्ध कार्यकलाप के लिए दरों को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं है।

अगर पोत—संबद्ध प्रभारों में वृद्धि की जाती है तो एमआरपीएल स्कीम की पोत—संबद्ध आय बढ़ जाएगी, परंतु उसकी घाटशुल्क आय समतुल्य रूप से कम हो जाएगी । इसे देखते हुए, पोत—संबद्ध प्रभारों में प्राप्त होने वाली घाटे की स्थिति को उचित रूप से संपदा कार्यकलाप और कार्गो (मुख्यतः केआईओसीएल स्कीम के अधीन अधिशेष) द्वारा परस्पर आर्थिक सहायता प्राप्त होने का पूर्वानुमान किया जा सकता है । चूंकि, इन दरों को अधोमुखी संशोधन के लिए समायोजित नहीं किया जाता, इसलिए पोत—संबद्ध प्रभार नहीं बढ़ाए जाते । पोत—संबद्ध प्रभारों के उर्ध्वमुखी संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव की अस्वीकृति होते हुए भी तटीय पोत दरों का विदेशी मुद्रा की वर्तमान दर और विदेशगामी पोतों के लिए मौजूदा दरों के संदर्भ में पुनः वर्णन किया जाता है । इस प्राधिकरण की वर्णित नीति परस्पर आर्थिक सहायता की अनुमति देने के विरुद्ध है । एक बार में परस्पर आर्थिक सहायता को पूर्णतः समाप्त करने से गंभीर उलझने होगी । इस तथ्य को मानते हुए इस प्राधिकरण ने उन कार्यकलापों, जो राजस्व अधिशेष दर्शते हैं, के लिए दरें नहीं बढ़ाफर परस्पर आर्थिक सहायता को वर्तमान स्तर पर रोके रखने का निर्णय किया था । इस सिद्धांत का अनुपालन कुछ अन्य महापत्तन न्यासों और एनएमपीटी के तात्कालिक मामले में भी प्रशुल्क संशोधन के मामले में किया गया है ।

(xix) यह उल्लेखनीय है कि एनएमपीटी ने प्रशुल्क के पिछले संशोधन से लगभग छः वर्ष बीत जाने के बाद भी राजस्व अधिशेष दर्शाना जारी रखा है । इस स्थिति को बनाए रखने का महत्वपूर्ण कारण इस पत्तन द्वारा पिछले छः वर्षों में प्राप्त यातायात की वृद्धि है । वर्ष 1995-96 से कुल कार्गो प्रहस्तन दुगुना अर्थात् वर्ष 1995-96 में 8.8 एमटी से वर्ष 2000-01 में 17.73 एमटी बढ़ गया है । इसके फलस्वरूप, पोत यातायात ने भी समतुल्य वृद्धि (वर्ष 1995-96 में 8213000 जीआरटी से वर्ष 1998-99 में लगभग 150,00,000 जीआरटी) दर्शाई है । इस वृद्धि ने सभवतः पत्तन को अपनी नियत लागत (जो कुल व्यय का 70% से अधिक होती है) को व्यापक आधार पर विस्तारित करने योग्य बनाया है । इस वृद्धि का मुख्य अंशदाता पीओएल कार्गो है, जिसने वर्ष 1995-96 में 0.95 एमटी से वर्ष 2000-2001 में 11.30 एमटी तक घातांकीय वृद्धि दर्शायी है । यह उल्लेख करना व्यर्थ है कि पीओएल प्रहस्तन किसी भी पत्तन के लिए सबसे अधिक लाभप्रद कार्यकलाप बना हुआ है ।

यातायात वृद्धि के अतिरिक्त, निम्नलिखित विशेषताओं ने भी वर्ष 1995 के प्रशुल्क स्तरों पर प्रदालित होने के बावजूद पत्तन की अधिशेष वित्तीय स्थिति में अशदान किया है :-

(क) केआईओसीएल और एमआरपीएल की समर्पित सुविधाओं के माध्यम से प्रहस्तन किया गया कार्गो पत्तन के कुल यातायात का लगभग 70% होता है । इन समर्पित कार्गो के मामले में प्रशुल्क निर्धारण वार्षिक आधार पर होता है, जैसा इन सुविधाओं प्रयोक्ताओं और पत्तन के बीच समझौता ज्ञापनों में संकलिपित होता है । (यह उल्लेखनीय है कि एमआरपीएल कार्गो के मामले में अतिम घाटशुल्क दर अभी तक नियत नहीं की गई है, क्योंकि मामला निर्णयाधीन है) । यह लागत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क स्तरों के वार्षिक तौर पर स्वतः समायोजन करने की अनुमति देता है ।

(ख) यहां तक कि यद्यपि, प्रहस्तन किया गया सामान्य कार्गो (ब्रेक बल्क) बहुत अधिक नहीं है, फिर भी इन बस्तुओं पर घाटशुल्क प्रभार मूल्यानुसार आधार पर निर्धारित किया जाता है, जो दरों में आवधिक (स्वतः) संशोधन के योग्य होता है ।

(ग) जैसा कई प्रयोक्ता संगठनों द्वारा इंगित किया गया है, विदेशी मुद्रा घट-बढ़ के कारण पोत—संबद्ध प्रभारों (विदेशगामी पोतों पर) के गद ने एनएमपीटी को नियमित रूप से अतिरिक्त आय प्राप्त होती रही है । यह पोत यातायात में तीव्र वृद्धि को देखते हुए महत्वपूर्ण हो जाता है ।

(xx) इस मामले में देखी जाने वाली समग्र लागत स्थिति के दृष्टिगत अवशिष्ट कार्गो समर्पित एमआरपीएल और केआईओसीएल स्कीमों पर व्यय करने वाले पोतों के बारे में प्रयोक्ता समूहों द्वारा व्यक्त भय अनावश्यक पाया जाता है ।

(xxi) जैसा पहले उल्लेख किया गया है, तटीय पोतों के लिए दरें विदेशगामी पोतों के लिए मौजूदा दरों और चालू विदेशी मुद्रा दर के संदर्भ में पुनःवर्णित किए जाने के लिए अनुमोदित की जाती है । इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ताओं के अनुरोध

पर दूसरे और परवर्ती अंतरण के लिए पृथक अंतरण प्रभार निर्धारित करने के लिए एनएमपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है। एनएमपीटी के दरों के मान को भी अंतरण प्रभार लगाने के बारे में प्रावधान शामिल करने और पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण प्रचालन को स्पष्टतः परिभाषित करने के लिए संशोधित किया गया है।

(xxii) एनएमपीटी ने एलएण्डटी द्वारा आशासन दिए गए चूनतम गारंटीशुदा लदान के आधिक्य में थोक में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए मात्रा संबंधी छूट का भी प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(xxiii) एनएमपीटी के मौजूदा दरों के मान में पत्तन सीमाओं के बाहर लंगरगाह में खड़े होने वाले पोतों पर पत्तन देयताएं लगाने का प्रावधान विहित है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह प्रावधान भारत सरकार द्वारा दिए गए अनुमोदन को देखते हुए जारी किया गया है। पत्तन देयताओं को प्रवेश शुल्क के रूप में देखा जाना होगा। अगर कोई पोत पत्तन की सीमाओं में प्रवेश नहीं करता तो उस पर प्रभार लगाने का कोई औचित्य नहीं है। महत्वपूर्ण रूप से पत्तन देयताएं लगाने से संबंधित सांविधिक प्रावधान कुछ अन्य प्रशुल्कों के संबंध में 'पत्तन दृष्टिकोण' से नहीं माना जाता। इसलिए, इस संबंध में दरों के मान में मौजूदा प्रावधान हटाया जाता है।

(xxiv) घाट के क्रेन रहित गोदियों के संबंध में गोदी किराया प्रभारों पर 20% की छूट की अनुमति दी जा रही है। पत्तन ने अनुमत्य छूट की मात्रा का औचित्य देने के लिए और प्रदान किए हैं। भ्रम से बचने के लिए, घाट के क्रेन सहित गोदियों और घाट के क्रेन रहित गोदियों के लिए गोदी किराया की पृथक दरें क्रेन-रहित गोदियों के लिए छूट की अनुमति देने की बजाय निर्दिष्ट की जाती है। मौजूदा गोदी किराया अनुसूची में तेल टैंकरों और तेल टैंकरों के अतिरिक्त के लिए दरें विहित हैं। पत्तन ने समान सुविधाओं वाली गोदियों के समूह के लिए पृथक गोदी किराया प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया है। यह प्राप्तिकरण सभी महापत्तनों से पृथक गोदियों पर उपलब्ध सुविधाओं और प्रदान की गई सुविधाओं के संदर्भ में मौजूदा गोदी किराया प्रभारों को नए रूप देने की अपेक्षा कर चुका है। यह भी निर्णय लिया गया है कि अगर किसी पत्तन से छः महीने के भीतर कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं होता तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्रवाई प्रारंभ करेगा। छः महीने की अंतरिम अवधि में एनएमपीटी में मौजूदा गोदी किराया प्रभार जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

(xxv) मौजूदा दरों का मान यह निर्धारित करता है कि पोत के क्रेन के प्रयोग करने के लिए पोत (पत्तन की) पूर्वानुमति मांगेंगे। यह पूर्वानुमति मांगने की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं होती, जब पोत घाट के क्रेन रहित वाली गोदियों में खड़ा होता है। तथापि, पत्तन ने तर्क दिया है कि यह प्रावधान गोदी के सीमित बैक-अप क्षेत्र के भीतर निजी क्रेनों का अंधाधुंध प्रयोग रोकने और इस तथ्य कि पत्तन के पास चल क्रेन और फोर्क-लिफ्ट होते हैं, के दृष्टिगत भी आवश्यक है। परामर्श प्रक्रिया के दौरान किसी भी प्रयोक्ता ने इस मौजूदा प्रावधान पर आपसि नहीं की है। इसे देखते हुए, पत्तन के कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के बेड़े के उपयोग को सुरक्षा प्रदान करने के लिए इसे जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

(xxvi) अन्य महापत्तनों के समान एनएमपीटी के पास भी अतिरिक्त प्रभार पर गोदी आरक्षण और प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता पर गोदी में खड़ा करने की प्रणाली है। यह प्रणाली इस विषय पर सरकार के एक अनुदेश के संदर्भ में प्रचलित है। कुछ अन्य महापत्तनों के दरों के मान के सामान्य संशोधन के मामले में इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया है कि वर्तमान में गोदी में खड़ा करने की सुविधा की सीमित उपलब्धता के परिप्रेक्ष्य में पोतों की कोई भी संख्या हमेशा अतिरिक्त प्रभार अदा करने के लिए तैयार होंगे, और यह (विवेकाधीन) शक्तियों के प्रयोग को संभावना प्रदान करेगा। थूंकि, इस मुद्रे पर इस प्राधिकरण द्वारा अभी तक कोई अंतिम दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया है, जैसाकि अन्य महापत्तनों के मामले में किया गया था, इसलिए यह एनएमपीटी में गोदी आरक्षण/प्राथमिकता पर गोदी में खड़ा करने की व्यवस्था को अनुमोदित अथवा अननुमोदित नहीं करता। एनएमपीटी सभी पत्तनों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए अंतिम दृष्टिकोण लिए जाने तक उसके पूर्व के प्रभार लगाना जारी रख सकता है।

(xxvii) ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दरें एनएमपीटी के दरों के मान में मूल्यानुसार आधार पर निर्धारित की जाती हैं। यह मानना होगा कि कर लगाने के लिए मूल्यानुसार अधिक उपयुक्त है, परंतु पत्तन प्रदान की गई सेवाओं के लिए शुल्क लगाते हैं। इसे देखते हुए, मूल्य आधारित की बजाय भार/यूनिट/मात्रा आधार पर घाटशुल्क प्रभार इंगित करना उपयुक्त होगा। एनएमपीटी को प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इस परिवर्तन पर विचार करने का सुझाव दिया जाता है।

(xxviii) एनएमपीटी प्रति वापसी आवेदन 50/-रुपए का खोज शुल्क लगाता है। ऐसी लेवी किसी अन्य महापत्तन पर नहीं लगाई जाती। अगर प्रभार अधिक्य में लगाया जाता है और जब प्रयोक्ता वापसी का अनुरोध करता है तब पत्तन के लिए रखीकार्य राशि वापस करना आवश्यक हो जाता है। इस सामान्य कारोबारी प्रचालन के लिए शुल्क लगाना अनुचित प्रतीत होता है और इसलिए दरों के मान में संगत प्रावधान हटा दिया जाता है।

(xxix) भूमि के आवंटन से संबंधित दरों का मान निर्दिष्ट करता है कि आवंटित भूमि अध्यक्ष की पूर्वानुमति के बिना उप-किराए पर नहीं दी जाएगी। विवेकाधीन शक्ति आवश्यक नहीं हो सकती क्योंकि उप-किराया देना अनुमेय नहीं है। इसलिए, इस संबंध में दरों के मान में मौजूदा प्रावधान हटा दिया जाता है।

(xxx) भूमि के आवंटन से संबंधित दरों का मान नियमों (शर्तों) की व्याख्या करने की शक्ति न्यासी बोर्ड/बोर्ड की उप-समिति को देता है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में संशोधन से महापत्तनों में प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था में परिवर्तन हुए हैं; प्रशुल्क निर्धारण पर न्यासी बोर्ड का क्षेत्राधिकार समाप्त कर दिया गया है। इसे देखते हुए, बोर्ड को अब इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान की व्याख्या करने की शक्ति प्रदान नहीं की जा सकती। दरों के मान में किसी प्रावधान पर किसी विवाद/संदेह के मामले में केवल यह प्राधिकरण ही उसे हल/स्पष्ट कर सकता है।

(xxxi) कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभारों को विमान के प्रयोग, नौवहन प्रयोजन और गैर-नौवहन प्रयोजन में वर्गीकृत किया जाता है और दरें तदनुसार निर्धारित की जाती हैं। समान उपस्कर के भिन्न-भिन्न प्रयोग के लिए भिन्न-भिन्न प्रभार निर्धारित करने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती। इसलिए, हम नौवहन प्रयोजन के लिए मौजूदा दरों के आधार पर उपस्कर के किराया की दर निर्धारित करना पर्याप्त पाते हैं। ऐसा करते हुए यह अनुमान किया जाता है कि पत्तन प्राथमिकता पर नौवहन संबद्ध कार्यकलापों के प्रयोजनार्थ इन उपस्करों के लिए आवश्यकता और मांग पर विचार करेगा, और अगर ऐसी आवश्यकता/मांग को पूरा करने के बाद उपस्कर उपलब्ध हैं तो उन्हें अन्य प्रयोजनों के लिए उपलब्ध कराया जाएगा।

जब पत्तन का उपस्कर प्रयोक्ताओं द्वारा किराए पर लिया जाता है, तब पत्तन दुर्घटनाओं और संपर्क तथा जान-माल की क्षति के मामले में किराएदार से क्षति और प्रतिपूर्ति की मांग करता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ये उपस्कर बीमाकृत नहीं होते हैं और किराया प्रभार निर्धारित करते समय बीमा लागत पर विचार नहीं किया जाता। एनएमपीटी को अपने उपस्कर का बीमा कराने और या तो किराया प्रभार में बीमा लागत शामिल करने अथवा उसे वास्तविक राशि के रूप में अलग से लगाने का सुझाव दिया जाता है। ऐसे मामलों में क्षति और प्रतिपूर्ति का दावा बीमा कंपनी से किया जाएगा प्रयोक्ताओं से नहीं। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना संगत होगा कि ये उपस्कर पत्तन के कार्यकों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं और इसलिए किराएदार द्वारा उनके दुरुपयोग की संभावना नहीं होती है। एनएमपीटी से प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय अपने उपस्कर और संपर्कियों के संबंध में इस दृष्टिकोण का अनुपालन करने की अपेक्षा की जाती है।

(xxxii) प्रयोक्ताओं ने सीएण्डएफ एजेंसियों और स्टीमर एजेंसियों को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क लगाने के संबंध में एनएमपीटी द्वारा अनुपालन की जाने वाली वर्तमान प्रणाली पर आपत्ति की है। तथापि, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि सीएण्डएफ, स्टीमर एजेंटों और जहाजी कुलियों की सेवाओं के लिए लाइसेंस देने के लिए राजपत्र में अधिसूचित उसके पृथक नियम हैं। ये नियम विशेष रूप से लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने की व्यवस्था करते हैं। इसे देखते हुए, लाइसेंस शुल्क की मौजूदा दरों को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। यह उल्लेखनीय है कि एनएमपीटी ने इन दरों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है, परंतु किन्हीं भी दरों का उर्जमुखी

संशोधन नहीं किए जाने के बारे में अब लिए गए निर्णय के अनुरूप इन दरों में किसी परिवर्तन की अनुमति नहीं दी जाती है ।

(xxxiii) एनएमपीटी का मौजूदा दरों का मान प्रशुल्क और गैर-प्रशुल्क मामलों का मिश्रण है । शर्तें जो प्रचालनात्मक मुददों से संबद्ध हैं, उन्हें दरों के मान से हटा दिया जाता है । इसी प्रकार, एनएमपीटी में विभिन्न अधिकारियों को प्रशुल्क के मामले में विवेकाधीन शक्तियां निर्धारित करने वाली शर्तें भी हटा दी जाती हैं । सभी महापत्तनों द्वारा साझे तौर पर अपनाए जाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न प्रशुल्क आदेशों को दरों के मान में उपयुक्त स्थानों पर शामिल किया जाता है ।

(xxxiv) प्रयोक्ता संगठनों ने अधिशेष श्रमिकों, उत्पादकता, अप्रत्यक्ष/बदली कामगार आदि से संबंधित मुददे उठाए हैं । ये मुददे एनएमपीटी के आरसीएचडब्ल्यू स्कंध के कार्य के संबंध में उठाए गए हैं । एनएमपीटी के आरसीएचडब्ल्यू स्कंध के लेवी प्रभारों के संशोधन के बारे में एक पृथक प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया है और उस मामले में आदेश पारित किया जा चुका है । प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए मुददों पर उस मामले से संबंधित विश्लेषण में कार्यवाही की गई है । इसे देखते हुए, इन मुददों पर हमारे अवलोकनों की यहां पुनरावृत्ति नहीं की जाती है ।

केसीसीआई ने इंगित किया है कि पत्तन ने पिछले 20 वर्षों से 10 एमटी प्रति गैंग प्रति पाली का आधार संशोधित नहीं किया है । एनएमपीटी का यह तर्क कि आधार का परिवर्तन बिल्कुल अर्थ नहीं रखता क्योंकि प्रशुल्क पूर्णतः गुणावगुण रहित है । आरसीएचडब्ल्यू लेवी के साथ “वास्तविक राशि” पर प्रोत्साहन भजदूरी वसूल करते हुए एनएमपीटी के परिप्रेक्ष्य में ऐसे उत्पादकता संबद्ध मुगलान के आधार का मुददा संगत हो जाता है । इस मुददे पर आरसीएचडब्ल्यू लेवी के संशोधन से संबंधित इस प्राधिकरण के आदेश में कार्यवाही की जा चुकी है । पत्तन प्रशासन इस तर्क का आश्वय नहीं ले सकता कि प्रशुल्क के संशोधन से औद्योगिक अशांति हो जाएगी । जैसा पहले आरसीएचडब्ल्यू लेवी से संबंधित इस प्राधिकरण के आदेश में उल्लेख किया जा चुका है, आधार और कामगारों को उत्पादकता संबद्ध मुगलान के मुददे को विस्तृत समीक्षा के लिए तम हाथ में लिया जाएगा, जब एनएमपीटी 6 महीने की निर्दिष्ट अवधि के भीतर कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभारों की लेवी का प्रस्ताव प्रस्तुत करता है ।

(xxxv) एससीआई ने विश्व मान संघ द्वारा अधिसूचित पोतों की मालभाड़ा दर और पत्तन प्रशुल्क संशोधन के समय के बीच समन्वय करने का अनुरोध किया है । प्रथम दृष्टया, मालभाड़ा बाजार में ऐसे संगठनों की बहुलता के दृष्टिगत दिए गए सुझाव की अव्यवहार्यता के कारण तर्क में कोई गुणावगुण नहीं है । यह मानना होगा कि एनएमपीटी के दरों के मान का पिछला संशोधन वर्ष 1995/1996 में हुआ था । इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 2 वर्ष के संशोधन चक्र पर विचार करते हुए इन दरों की वर्ष 1998 में ही समीक्षा की जानी थी । इसे देखते हुए, प्रस्ताव को बिना बारी के संशोधन के लिए नहीं माना जा सकता है ।

महापत्तन न्यास इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क लगाने के लिए सामिधिक रूप से बाध्य है । परंतु, पृथक मामलों को नियन्त्रित करने वाली असाधारण स्थितियों को मानने के लिए कुछ नमनीयता लाभू करने के लिए महापत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन छूट/माफी देने के लिए विवेकाधिकार दिया गया है । यह मानना होगा कि इस प्रावधान का अभिप्राय इस तरीके से प्रयोग नहीं करना है कि यह इस प्राधिकरण के निर्धारण में हस्तक्षेप करे । इसे देखते हुए, पत्तन न्यासों के लिए नियमित मामलों में रियायत की अनुमति देने के लिए धारा 53 के प्रावधान की याचना करना उपयुक्त नहीं होगा, जिससे इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों के मान में सुधार करना पड़े । नौवहन मंत्रालय ने एक से अधिक बार सभी महापत्तनों को धारा 53 के प्रावधानों का सख्ती से अनुपालन करने और नियमित मामलों में ऐसे प्रावधानों की याचना नहीं करने का सुझाव दिया है । इसके अतिरिक्त, यह उल्लेख करना आवश्यक नहीं कि प्रशुल्क निर्धारण की लागत सहित पद्धति में एक स्थान में स्थीकृत रियायत किसी अन्य स्थान से अनिवार्यतः वसूल की जानी होगी । एनएमपीटी ने स्पष्टतः इस स्थीकृत स्थिति को चुनौती दी है और संयुक्त सुनवाई में इस मामले में

कानूनी सलाह लेने के अपने आशय के बारे में भी वर्णन किया है । तथापि, एनएमपीटी ने उसके द्वारा प्रस्तावित कानूनी परामर्श के संदर्भ में आगे की किसी गतिविधि के बारे में हमें अभी तक सूचित नहीं किया है । यह उल्लेखनीय है कि धारा 53 में प्राक्धान और इस संबंध में नौवहन मंत्रालय द्वारा प्रदान किए गए सुझाव के बारे में इस प्राधिकरण की समझ फिर भी ऐसे समय तक जारी रहेगी, जब तक उच्च न्यायिक मंच भिन्न व्याख्या नहीं करता । इसलिए, एनएमपीटी को केवल आपवादिक और असाधारण पृथक मामलों में तदनुसार धारा 53 में प्राक्धान को लागू करने और नैमेंटिक तथा नियमित तरीके से प्रशुल्क में रियायत की अनुमति नहीं देने का सुझाव दिया जाता है ।

(xxxvi) एससीआई ने भी 8 घंटे के आधार की बजाय घंटे के आधार पर गोदी किराया प्रभार लगाने का अनुरोध किया है । घंटे की दरें नियरित करते हुए गोदी किराया प्रभारों को युक्तिसंगत बनाना चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 1998) में अपनाए गए दिशानिर्देशों में संकलित अंतिम लक्ष्य है । उक्त कार्यशाला में यह स्वीकार किया गया था कि गोदी किराए की 8 घंटे की यूनिट अंतरिम तौर पर अपनाई जाएगी । तदनुसार, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों के लिए साझे तौर पर गोदी किराए के 8 घंटे की यूनिट नियरित की है । 8 घंटे के आधार से घंटे के आधार में अंतरण को महापत्तनों द्वारा और वित्तीय समायोजन करने की अपेक्षा है और अल्प समय में और योक्तिकीकरण लाने के समय नहीं हुआ है । किसी भी तरह यह योक्तिकीकरण केवल एनएमपीटी तक सीमित नहीं है । जब लागू की जाएगी, तब घंटे की दर सभी महापत्तनों पर लागू होगी ।

(xxxvii) प्रयोक्ता संगठनों ने एनएमपीटी की संपदा और भांडागारों के कम उपयोग का आरोप लगाया है और उपयोग सुधारने का सुझाव दिया है । यह मानना होगा कि इस विश्लेषण के माग के रूप में हमने पत्तन के किराए योग्य भूमि और भवनों के उपयोग के ब्योरों पर गौर नहीं किया है । तथापि, वित्तीय विवरण दर्शाते हैं कि संपदा कार्यकलाप से पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न हो रहा है और वास्तव में यह अन्य कार्यकलापों को परस्पर आर्थिक सहायता दे रहा है ।

यहां तक कि यद्यपि पट्टे पर देना प्रशुल्क संबंधी मामला नहीं है, फिर भी इसे संपदा से राजस्व आय को क्षट्टतम बनाने और इस प्रकार पत्तन प्रचालनों को वित्तीय समर्थन प्रदान करने की दृष्टि से विनिमय प्रणाली के अधीन लाया गया है । इस पृष्ठमूलि में, यह प्राधिकरण एनएमपीटी को अपने संपदा प्रबंधन को उसकी पूर्णता में समीक्षा करने और अधिकतम क्षमता तक अपनी भूमि और भवनों के लाभकारी उपयोग के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का सुझाव देता है ।

8.1 इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण ऊपर पैराग्राफ 7 में उल्लिखित विशिष्ट मामलों को छोड़कर एनएमपीटी में प्रशुल्क के किसी उर्ध्वमुखी संशोधन के विरुद्ध निर्णय लेता है ।

8.2 एनएमपीटी के संशोधित दरों का मान अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है ।

8.3 पोत-संबद्ध प्रभारों से संबंधित दरों के मान में संशोधित प्राक्धान भारत के राजपत्र <sup>मै</sup> इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा । सभी अन्य संशोधित प्राक्धान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना के तत्काल बाद लागू होंगे ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[निशापत्र III/IV/143/2001/असा.]

सेवाओं/सुविधाओं के लिए लागत विवरण – सभी प्रमुख कार्य

अनुबंध - । (क)

(लाख रुपए)

		1998-99	1999-2000	2000-2001	विना परिवर्तन	
		2001-02	2002-2003			
<b>I</b>	<b>प्रधालन आय</b>					
i.	कार्गो प्रहस्तन	10950.42	12314.78	13446.25	14430.68	14311.32
ii.	पतन एवं डॉक	3602.67	3742.24	3086.75	3598.22	3778.86
iii.	रेलवे	22.10	13.39	10.11	12.00	12.00
iv.	तटीय पोत दरों की पुनः विवरणी के कारण अतिरिक्त आय				728.93	788.49
v.	विनियम दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय				75.56	158.71
vi.	शिपिंग प्रभार के कारण अतिरिक्त आय				7.50	7.50
vii.	संपदा—पट्टा, किराया इत्यादि उप जोड़	917.01 15492.20	1039.88 17110.29	1051.38 17594.38	1053.67 19906.66	1064.21 20099.09
viii.	एफएमआई जोड़ (I)	295.88 15788.08	343.02 17453.31	290.68 17884.98	227.65 20134.21	227.65 20326.74
<b>II</b>	<b>प्रधालन लागत</b>					
i.	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	1344.06	1494.97	1675.17	1882.47	2018.20
ii.	पतन एवं डॉक	4140.29	4570.64	5811.02	5941.59	6535.75
iii.	रेलवे	19.88	25.18	8.88	13.00	14.04
iv.	संपदा उप जोड़	119.46 5623.69	146.01 6236.80	157.05 7852.12	165.07 8002.13	181.58 8749.57
v.	मूल्यांकन	770.12	922.76	1059.00	1546.00	1546.00
vi.	वित्त एवं विविध व्यय	378.80	1155.51	649.91	638.00	638.00
	— सेवानिवृत्ति लाभ					
	— अनुग्रह राशि भुगतान/पीएलसी					
	— कार्यनिष्ठादान पुरस्कार जोड़ (II)					
		6772.61	8315.07	9361.03	10186.13	10833.57
<b>III</b>	<b>अधिशेष (I-II)</b>	9015.47	9138.24	8523.93	9948.08	9393.18
<b>IV</b>	<b>प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय</b>	1856.97	2301.21	2593.32	2938.74	3232.61
<b>V</b>	<b>निवल अधिशेष (III-IV)</b>	7158.50	6837.03	5930.81	7009.34	6180.56
<b>VI</b>	<b>ऋणों पर ब्याज</b>	2484.88	2297.91	2087.34	3120.87	3108.00
<b>VII</b>	<b>ब्याज पश्च निवल अधिशेष</b>	4693.82	4639.12	3843.27	3888.47	3052.56
<b>VIII</b>	(i) नियोजित पूंजी पर 18%/ 19.5% की दर पर आय	5535.97	5880.22	6966.92	6801.00	6610.30
	(ii) एमआरपीएल परिसंपत्तियों पर अधिक आरओसीई	—338.79	—615.06	213.82	361.53	642.80
	(iii) केआईओसीएल परिसंपत्तियों पर अधिक आरओसीई	133.02	135.88	176.37	169.70	162.41
	(iv) निवल आरओसीई	5741.74	6359.43	6576.72	6269.76	5805.08
<b>IX</b>	आय के बाद निवल अधिशेष					
	(V)-(VII)-(iv)	1416.76	477.80	—646.11	739.58	355.48
<b>X</b>	प्रधालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	9.14	2.79	—3.87	3.72	1.77
<b>XI</b>	दो वर्ष के लिए औसत					2.74%

## पत्तन और ढॉक सेवाओं के लिए सेवा/सुविधा संबंधी लागत विवरण

अनुबंध - I (ख)

(लाख रुपए)

		1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
					2001-02	2002-2003
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>					
i.	पायलिटिज	1957.47	2061.59	1755.06	2110.53	2221.90
ii.	बर्थ किराया	812.71	847.31	819.90	649.88	677.17
iii.	पत्तन देयताएं	749.94	749.95	715.36	759.11	801.10
iv.	टायेज और मूरिंग	4.86	0.23	13.18	2.00	2.00
v.	जलापूर्ति	77.68	83.16	68.34	75.00	75.00
vi.	विविध	0.01	0.00	14.91	1.70	1.70
vii.	तटीय घोट दरों की पुनः विवरणी के कारण अतिरिक्त आय				1175.69	1236.27
viii.	विनियम दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय				75.56	158.71
ix.	शिपिटिंग प्रभार के कारण अतिरिक्त आय				7.50	7.50
	उप जोड़	3802.67	3742.24	3086.76	4856.97	5181.36
<b>X.</b>	<b>एफएमआई आवेदित जोड़ (I)</b>	68.81	75.02	50.98	42.90	44.88
		3671.48	3817.26	3137.73	4899.87	5226.23
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागत</b>					
i.	पायलिटिज	91.06	101.24	113.39	127.00	139.70
ii.	निकर्षण मेरीन सर्केशन	585.98	605.45	612.92	575.11	613.09
iii.	टायेज, बर्थिंग और मूरिंग	954.58	924.44	1167.88	908.48	999.33
iv.	नौवहन सहायता और लांच आदि	52.44	62.35	73.89	82.00	80.20
v.	प्रशासन एवं सामान्य	31.26	41.51	45.56	51.43	56.57
vi.	जलापूर्ति	39.19	39.68	54.12	57.52	60.40
vii.	अग्निशमन	50.98	42.55	56.77	54.96	53.52
	उप जोड़	1805.50	1817.23	2124.54	1856.51	2012.81
viii.	मूल्यहास	260.02	309.23	364.00	634.00	634.00
vi.	वित्त एवं विविध व्यय	76.21	232.49	130.76	128.37	128.37
	— सेवानिवृत्ति लाभ					
	— अनुग्रह राशि भुगतान/पीएलबी					
	— कार्यनिष्पादन पुरस्कार					
	जोड़ (II)	2131.76	2358.95	2609.30	2618.87	2775.18
<b>III</b>	<b>अधिशेष (I-II)</b>	1539.72	1458.32	528.43	2281.00	2451.05
<b>IV</b>	<b>आवंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय</b>	1031.40	1327.28	1502.71	1690.47	1779.88
<b>V</b>	<b>निवल अधिशेष (III-IV)</b>	508.31	131.03	-974.27	590.53	671.17
<b>VI</b>	<b>ऋणों पर ब्याज</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>ब्याज पश्च निवल अधिशेष</b>	508.31	131.03	-974.27	590.53	671.17
<b>VIII</b>	<b>नियोजित पूंजी पर 18%/ 19.5% की दर पर आय</b>	1805.60	1805.41	1881.60	1790.57	1699.54
<b>IX</b>	<b>आय के बाद निवल अधिशेष (V)-(VIII)</b>	-997.19	-1674.38	-2855.88	-1200.04	-1028.36
<b>X</b>	<b>प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष</b>	-27.68	-44.74	-92.52	-24.71	-18.85
<b>XI</b>	<b>दो वर्ष के लिए औसत</b>				22.28%	

अनुबंध - I (ग)

सेवा/सुविधा के लिए लागत विवरण - कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण  
(एमआरपीएल और केआईसीएल स्कीम को छोड़कर)

(लाख रुपए)

	प्रचालन आय	1998-99	1999-2000	2000-2001	बिना परिवर्तन	
		2001-02	2002-2003			
I	प्रचालन आय					
i.	सामान्य कार्गो पर घाटशुल्क	1159.50	1149.28	1088.50	1021.25	1021.25
ii.	भांडागर में माल का भंडारण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
iii.	विलेव शुल्क	31.17	11.79	0.00	0.00	0.00
iv.	क्रेन भासा	7.95	6.08	10.82	14.60	14.60
v.	विविध तौल आदि	0.00	0.00	17.78	22.00	22.00
vi.	पीओएल/एलपीजी पर घाटशुल्क	2307.70	2372.80	3282.60	1970.00	1970.00
vii.	मजूरी, प्रोत्साहन, लेवी उप जोड़	725.79	723.09	609.01	630.00	680.40
viii.	आबंटित एफएमआई जोड़ (I)	4204.11	4263.04	5008.71	3657.85	3708.25
II	प्रचालन लागत					
i.	सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	78.41	96.26	108.82	119.86	126.86
ii.	क्रेनों का प्रचालन एवं रख-रखाव	63.64	31.45	64.07	110.04	115.54
iii.	सामान्य सुविधाओं पर व्यय	0.85	0.20	0.17	0.00	0.00
iv.	प्रशासन एवं सामान्य व्यय	175.01	206.29	251.46	264.70	277.94
v.	तेल और लुब्रिकेंट्स	0.52	0.88	0.26	0.35	0.35
vi.	मजदूरी उप जोड़	1025.63	1159.89	1250.39	1387.52	1498.52
	मूल्यहास	456.28	559.07	642.00	839.99	839.00
	पित्त एवं विविध व्यय	104.84	357.21	226.94	188.27	197.00
	— सेवानिवृत्ति लाभ					
	— अनुग्रह राशि भुगतान/पीएलवी					
	— कार्यनिष्ठादान पुरस्कार					
	घटाइए	1905.18	2411.25	2544.11	2909.74	3054.20
	पीरपीएल का प्रत्यक्ष व्यय	38.53	47.86	59.06	60.71	62.00
	ईओसीएल का प्रत्यक्ष व्यय	73.64	59.41	61.34	64.07	64.67
III	उप (II)	1793.01	2303.98	2423.71	2784.96	2927.53
IV	आपात्कालीन एवं सामान्य उपरिव्यय	291.12	263.41	251.47	261.92	263.60
V	निवल अधिशेष (III-IV)	2200.28	1781.12	2416.25	654.58	561.16
VI	ऋणों पर व्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	व्याज पश्च निवल अधिशेष	2200.28	1781.12	2416.25	654.58	561.16
VII	नियोजित पूँजी पर 18% / 19.5% की दर पर आय	699.07	688.01	856.55	820.27	802.84
VIII	आय के बाद निवल अधिशेष (V)-(VII)	1501.20	1093.11	1550.70	—165.89	—241.68
IX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष	35.71	25.64	31.14	—4.53	—6.52
X	दो वर्ष के लिए औसत					—5.52%

अनुबंध—11

## न्यू मंगलौर पत्तन न्यास

### दरों का मान

#### आध्याय—I

##### परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

###### क. परिभाषाएं – सामान्य

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, तब तक निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :—

- (1) 'तटीय पोत' का अर्थ स्थान प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस रखने वाले भारत के किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य परान अथवा स्थान के बीच विशेष लय से व्यापार में संलग्न कोई पोत होगा ।
- (2) 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा ।

###### ख. सामान्य शर्तें

- (1) (i) पोत—संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाया जाएगा । जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की गई हैं, वहां प्रभार जैसा समय—समय पर निर्दिष्ट किया जाए भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अमरीकी मुद्रा को उसके समतुल्य भारतीय रूपए में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रूपए में बसूल किया जाएगा । पोत के पत्तन की सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन के लिए तारीख भाना जाएगा ।
- (ii) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर—संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूपए में संग्रहित किया जाएगा । इस प्रणोजन के लिए आयोजित कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश करने की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन के परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार खरीद दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनः परिवर्तन के लिए लागू किया जाएगा ।
- (2) पोतों के पत्तन में तीरा दिन से अधिक रुकने के गागले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में विलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में प्रत्याशित रूप से परिवर्तित हो जाएगा ।
- (3) (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस रखने वाले भारतीय झंडे का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
- (ii) नौवहन महानिवेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर विदेशी झंडे का विदेशगामी पोत तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है ।
- (iii) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत की तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।

(iv) ऐसे परिवर्तन के मामले में, पोत के तटीय कार्गो उतारने का कार्य पूरा करने तक तटीय दरें प्रभार्य होंगी, उसके बाद तत्काल उत्तराई वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी ।

(v) नौवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों का हकदार होने हेतु अन्य किसी दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।

(4) विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज

(i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रकार के विलंबित भुगतान पर प्रतिवर्ष 18% की दर पर ब्याज अदा करेगा ।

(ii) विलंबित वापसी पर पत्तन न्यास 18% प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।

(iii) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से की जाएगी ।

(5) निकाले गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे ।

## अध्याय-II

## पोत संबद्ध प्रभार

## क. पत्तन देयताएं

प्रभार्य पोत (15 टन और उससे अधिक के समुद्रगामी पोत)	प्रति जीआरटी दर		एक ही पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
अमरकी डॉलर		रुपए		
जहाज	0.095	3.13	प्रत्येक प्रवेश	30 दिन में एक बार
स्टीमर	0.143	4.70	—तदैव—	—तदैव—
कफर शामिल नहीं किए गए				
टग, लांच बार्ज आदि	0.040	1.32	—तदैव—	—तदैव—

## टिप्पणी :

- (1) भार के साथ और यात्रियों का वहन नहीं कर रहे पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत पर पत्तन देयता का केवल 75% जिससे वह अन्यथा प्रभार्य हुआ होता, प्रभारित किया जाएगा ।
- (2) पत्तन में प्रवेश कर रहे, परंतु कोई कार्गो अथवा यात्री को नहीं उतारने अथवा लेने वाले (मरम्मत के प्रयोजनार्थ ऐसे उत्तरार्ह और पुनः लदान, जैसा आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयता का केवल 50% जिससे वह अन्यथा प्रभार्य हुआ होता, प्रभारित किया जाएगा ।
- (3) खाली और/अथवा लदे हुए बैडे की लैश नौकाओं को उठाने के लिए दूसरी बार आने वाले लैश पोत को पत्तन में प्रवेश करने, परंतु उसमें कोई कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा ले जाने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख में उल्लिखित है और उसपर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी ।
- (4) पत्तन देयता निम्न के संबंध में नहीं लगाई जाएगी :—
  - (i) कोई भी मनोरंजन नौका
  - (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़ चुका है, को मौसम के कारण अथवा कोई क्षति होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होना पड़ा हो ।
- (5) पृथक्कृत भार सहित टैल टैकरों के लिए धटा हुआ सकल टन भार जो उसके अंतर्राष्ट्रीय टनमार प्रमाणपत्र के अन्युक्तिं कॉलम में इगित है, को पत्तन देयता लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनमार माना जाएगा ।

## ख. पायलिटिज

पोतों का वर्गीकरण	प्रति जीआरटी दर	
विदेशगामी पोत	तटीय पोत	
अमरीकी डॉलर	रुपए	
1. भीतरी और बाहरी दोनों पायलिटिज के लिए		
(i) 10,000 जीआरटी तक वाले पोतों के लिए	0.30 चूनतम 743 अमरीकी डॉलर के अधीन	9.87 चूनतम 24,444.70 रुपए के अधीन
(ii) 10,000 से अधिक जीआरटी वाले पोतों के लिए	0.356	11.71
2. (i) ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग, लांघ आदि और पाल पोत (सहायक इंजन सहित/रहित) और 199 जीआरटी तक के मछलीमार पोत	71.34 प्रति पोत	2,347.99 प्रति पोत
(ii) 200 जीआरटी और उससे अधिक	107.00 प्रति पोत	3,520.30 प्रति पोत

## टिप्पणी :-

- (1) पायलिटिज शुल्क में आने-जाने के पायलिटिज और कर्षण (अतिरिक्त टग सहित) हेतु पत्तन के पौयलटों की सेवा, बंदरगाह में अंतरण का एक कार्य और अंधे नौकाओं की आपूर्ति शामिल है। पोत के अनुरोध पर अंतरण के एक कार्य से अधिक किसी अतिरिक्त कार्य पर ऊपर निर्धारित पायलिटिज प्रभार का 25% प्रभार्य होगा।
- (2) पत्तन की सुविधा के लिए पोत के अंतरण के लिए कोई अंतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
  - (i) 'पत्तन की सुविधा' को निम्नलिखित अर्थ प्रदान करने के लिए परिभाषित किया गया है:-
    - (क) अगर गोदी पर कार्यशील कार्यों पोत अथवा बंध घाट में किसी पोत को तलकर्षण कार्य/जल दैश्चानिक सर्वेक्षण कार्य करने अथवा तलकर्षक (ब्रेजर) के लिए गोदी आवंटित करने अथवा गोदियों की मरम्मत, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्य, जिसके द्वारा अंतरण की आवश्यकता हुई हो, के लिए अंतरित/गोदी में खड़ा किया जाता है तो ऐसे अंतरण को 'पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा। ऐसे अंतरित पोतों को पुनः स्थान में लगाने के लिए किए गए अंतरण को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण' के रूप में माना जाएगा।
    - (ख) अगर किसी कार्यशील पोत को गोदी से बाहर लाने की प्राथमिकता पर उन पोतों, जिन्हें अंतरण प्रभारों का वहन करने से छूट दी गई हो, को लाने के लिए अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को 'पत्तन की सुविधा' के रूप में माना जाएगा।
    - (ग) जब भी किसी पोत को ऐसे पोत, जिसे ड्राफ्ट अथवा एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदियों में नहीं खड़ा किया जा सकता है, लाने के लिए अंतरित किया जाता है, तब ऐसे अंतरण को 'पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा।

(घ) जब भी किसी पोत को ऐसे दूसरे पोत, जिसकी समीपस्थ गोदी में प्राथमिकता हो, लाने के लिए और जब तक यह पोत अंतरित नहीं होता, दूसरे पोत की लंबाई के प्रतिबंधों के कारण समीपस्थ गोदी पर खड़ा नहीं किया जा सकता, अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ङ) जब भी किसी पोत को खसरनाक कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ गोदी रिक्त रखने की आवश्यकता होती है, को लाने के लिए अंतरित किया जाता है तो ऐसे अंतरण को भी 'पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।

(ii) जब भी किसी पोत को बाहर निकालने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तब अंतरित पोत को अंतरण प्रभार के मुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका मुगतान बाहर हटाने की प्राथमिकता वाले पोत द्वारा किया जाता है अथवा अंतरण को 'पत्तन की सुविधा' के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के मुगतान से छूट दी जाती है । तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-

(क) गैर-कार्गो पोत, जिसे किसी भी मामले में गोदी खाली करना होता है, जब कार्गो पोत का आगमन होता है ।

(ख) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उत्तराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत ।

(ग) कोई कार्गो प्रहस्तग कार्य किए बिना गोदी में निष्क्रिय खड़े पोत ।

(3) पोत के मास्टर द्वारा यथाप्रमाणित 'कोल्ड मूव' अर्थात् पोत के इंजन की पूर्णतः अथवा अंशतः शक्ति के बिना किसी प्रचालन में पोत के पायलिटिंग के लिए ऊपर दिए गए पायलिटिज प्रभारों की अनुसूची के अनुसार देय दरों से ऊपर 20% का अधिभार लगाया जाएगा ।

(4) अपरिहार्य कारणों से पत्तन की सीमाओं के बाहर किसी पॉयलट का वहन करने की दशा में मास्टर अगले निकटतम पत्तन में पॉयलट को छोड़ने के लिए बाध्य होगा और मास्टर, स्वामी अथवा उसके प्रतिनिधि उसके प्रत्यावर्तन और सभी सब्धित औपचारिकताओं के लिए उत्तरदायी होंगे और हस्प्रकार अधिक यहन किए गए पॉयलट के ठहरने, भोजन के मामले में किए गए सभी व्यय, अन्य उचित व्यय और प्रत्यावर्तन के लिए मुगतान करने के भी उत्तरदायी होंगे । हस्प्रकार अतिरिक्त, पत्तन में पॉयलट के ड्यूटी पर उपस्थित होने तक पोत के मास्टर द्वारा 93.44 रुपए (2.84 अमरीकी डॉलर) प्रति घंटे की दर पर प्रतिपूर्ति देय होगी ।

(5) पोत के रुकने का प्रभार :-

क्रम	विवरण	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
स०		अमरीकी डॉलर	रुपए
(i)	6.00 बजे प्रातः से 6.00 बजे सायं के बीच । पायलिटिज के लिए 2 घंटे से कम की नोटिस अथवा 6.00 बजे सायं से 6.00 बजे प्रातः के बीच पायलिटिज के लिए 6 घंटे से कम की नोटिस के साथ पॉयलट की सेवाओं के लिए मांग को रद्द करते हेतु	71.34	2347.09

(ii) उस समय, जिसके लिए मांग की गई थी, के बाद 30 मिनट से अधिक के लिए स्टीमर द्वारा पॉयलट को रोकने के लिए		
(क) पहले घंटे अथवा उसके भाग के लिए	36.66	1173.21
(ख) प्रत्येक परवर्ती घंटे अथवा उसके भाग के लिए	29.73	978.12

(6) उस मामले में जहां पॉयलट किसी स्टीमर पर सदार होता है, परंतु उसे यह सूचित किए जाने पर कि उसकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, वापस आना पड़ता है, वहां उपर उप-मद (i) में निर्दिष्ट रद्दकरण प्रभार लगाया जाएगा । अगर किसी पॉयलट को उसे यह सूचित किए जाने कि उसकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, के पूर्व पोत पर चढ़ने के बाद 30 मिनट से अधिक प्रतीक्षा कराई जाती है तो रद्दकरण प्रभार के अतिरिक्त ऊपर उप-मद (ii) में निर्दिष्ट प्रभार लगाया जाएगा ।

ग. गोदी किराया प्रभार

(1) उन गोदियों, जहां घाट क्रेन संस्थापित है, के दखल के लिए गोदी किराया प्रभार निम्नलिखित दर पर लगाया जाएगा :—

पोत का वर्गीकरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर
विदेशगामी पोत	तटीय पोत
अमरीकी डॉलर	रुपए

तेल टैंकरों के अतिरिक्त पोत

1. 3000 जीआरटी तक के पोत	2 अमरीकी सेंट	0.66
	न्यूनतम 24.77 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम 814.93 रुपए
	के अधीन	के अधीन
2. 3001 जीआरटी और उससे अधिक	1.87 अमरीकी सेंट	0.55
	न्यूनतम 60.00 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम 1,974.00 रुपए
	के अधीन	के अधीन

(2) उन गोदियों, जहां घाट क्रेन संस्थापित नहीं है, के दखल के लिए गोदी किराया प्रभार निम्नलिखित दर पर लगाया जाएगा :—

पोत का वर्गीकरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर
विदेशगामी पोत	तटीय पोत
अमरीकी डॉलर	रुपए

तेल टैंकरों के अतिरिक्त पोत

1. 3000 जीआरटी तक के पोत	1.60 अमरीकी सेंट	0.53
	न्यूनतम 19.81 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम 651.75 रुपए
	के अधीन	के अधीन
2. 3001 जीआरटी और उससे अधिक	1.33 अमरीकी डॉलर	0.44
	न्यूनतम 48.00 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम 1,579.20 रुपए
	के अधीन	के अधीन

3. टैंकर/तेल टैंकर	2 अमरीकी सेंट	0.66
	न्यूनतम 39.63 अमरीकी डॉलर	न्यूनतम 1,303.83 रुपए
	के अधीन	के अधीन
4. पाल पोत, बार्ज, टग (स्टीमर और और टैंकरों के अतिरिक्त पोत)	24.77	814.93
5. मछलीमार पोत/ड्रॉलर	3.96	130.28
6. दोहरा खड़ा होना	जब भी कोई पोत किसी गोदी का दखल किए बिना अन्य पोत के साथ दोहरा खड़ा होता है तो उसपर ऊपर निर्दिष्ट गोदी किराया का 50% प्रभारित होगा	

## (7) बड़े जहाज

- (i) अगर कोई बड़ा जहाज घाट के पास गोदी में खड़ा होता है तो अन्य मर्चेंट पोतों पर यथा लागू सभी प्रभार वसूली योग्य होंगे ।
- (ii) अगर बाहरी लंगरगाह में लंगर डाल कर खड़े हो तो कोई पायलिटिज शुल्क, गोदी किराया, बंधघाट प्रभार और टग किराया प्रभार नहीं लगेगा ।
- (iii) अगर भीतरी लंगरगाह में लंगर डाल कर खड़े हों तो गोदी किराए को छोड़कर सभी लागू पोत-संबद्ध प्रभार वसूल किए जाएंगे ।

## (8) लैश बार्ज

- (i) कार्गो के लदान और उतराई की प्रक्रिया के दौरान प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति बार्ज 117.45 रुपए (3.57 अमरीकी डॉलर) की दर पर गोदी किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
- (ii) जब बार्ज बड़े खड़े करने के सुरक्षित क्षेत्र में प्रतीक्षा करते हैं, तब प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए प्रति बार्ज 38.82 रुपए (1.18 अमरीकी डॉलर) की दर पर प्रभार्य होंगे ।
- (iii) बार्ज के कर्जण के लिए प्रभार टग अथवा लांच, जैसा भी मामला हो, के लिए निर्धारित दर के अनुसार होंगे ।

## (9) प्राथमिकता पर गोदी में खड़ा करना अथवा हटाने की प्राथमिकता

- (i) किसी भी पोत को प्राथमिकता पर गोदी में खड़ा करने के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 घूनिट) के लिए गोदी किराया प्रभार अथवा गोदी में पोत के वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित गोदी किराया प्रभार का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, के समतुल्य शुल्क प्रभार्य होगा ।
- (ii) किसी पोत को हटाने की प्राथमिकता प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 घूनिट) के लिए गोदी किराया प्रभार अथवा गोदी में पोत के वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित गोदी किराया प्रभार का 75%, इनमें से जो भी कम हो, के समतुल्य शुल्क प्रभार्य होगा ।
- (iii) ऊपर दर्शाए गए अनुसार प्राथमिकता/हटाने के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी पोतों से प्रभार्य होगी :—
  - (क) रक्षा मंत्रालय के कार्गो का वहन करने वाले पोत ।
  - (ख) सदमावना यात्रा पर आने वाले रक्षा पोत ।
  - (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत ।
  - (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट दी गई है ।

## 10. बर्थ आरक्षण (\*)

- (i) किसी कंटेनर पोत के लिए अग्रिम आरक्षण चाहने वाले शिपिंग लाइन को पोतों के आगमन की अपनी अनुसूची कम से कम तीन महीने अग्रिम तौर पर देनी चाहिए । अन्य पोतों के मामले में कम से कम एक महीने का नोटिस दिया जाना चाहिए । शिपिंग लाइन को बर्थ आरक्षण मांगने के समय बर्थ में पोत के संभावित ठहरने की भी सूचना देनी चाहिए ।
- (ii) बर्थ में पोत के संभावित ठहरने के लिए एकल दिवस (प्रत्येक 8 घंटे की 3 इकाइयाँ) के लिए बर्थ किराया प्रभार अथवा बर्थ किराए के 25% के बराबर बर्थ आरक्षण, इनमें से जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा ।
- (iii) यदि कोई शिपिंग लाइन पूर्व आरक्षित समय पर अपना पोत नहीं लाता है तब अग्रिम तौर पर मुगतान किया गया बर्थ आरक्षण शुल्क जब्त कर लिया जाएगा ।
- (iv) लाइनर पोत बर्थ के लिए आरक्षित समय के प्रारंभ के 6 घंटे के भीतर पहुंचने चाहिए और गैर-लाइनर पोत ऐसे पोत के आगमन के लिए उत्तिलिखित समय के 24 घंटे के भीतर पहुंचने चाहिए ।

## (\*) टिप्पणी :-

इन दरों/शर्तों को बनाए रखने की अनुमति दी गई है, क्योंकि ऐसी प्राथमिकताओं के लिए अनुमति देने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जब-तब अंतिम निर्णय नहीं ले लिया जाता ।

## टिप्पणी :-

- (1) गोदी किराया किसी गोदी में पोत को बाधने का कार्य पूरा होने के समय से अथवा उसके लंगर छालने का कार्य पूरा हो जाने पर, इनमें से जो भी बाद में हो, से 8 घंटे के अंदर के लिए लगाया जाएगा ।
- (2) पोत के समुद्री यात्रा के अपने संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद गोदी किराया बंद हो जाएगा । गलत संकेत के लिए एक दिन (प्रत्येक 8 घंटे की 3 इकाइयाँ) के लिए गोदी किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक गोदी किराया लगाया जाएगा ।
- (3) पोत, जो आसन्न तूफान के कारण पत्तन प्राधिकारियों द्वारा विधिवत घेतावनी देने के बाद पत्तन में रुकने का अन्य करता है, पर घेतावनी द्वारा शामिल अवधि और ऐसे पोत, जिसने घेतावनी के समय अपना लदान अथवा उत्तराई कार्य पूरा नहीं किया है, के मामले में लदान अथवा उत्तराई कार्य पूरा होने के बाद वाले दिन से प्रारंभ होने वाली अवधि के लिए निर्दिष्ट दरों पर प्रभार भारित होंगे ।
- (4) पोत, जिसकी सुविधा के लिए किसी विशिष्ट गोदी में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण समीपस्थि गोदी खाली रखे जाते हैं, पर पोत द्वारा दखल की गई गोदी के लिए गोदी किराया प्रभार के अतिरिक्त खाली रखी गोदी पर लागू गोदी किराया प्रभार प्रभार्य होगा ।
- (5) कानून, नियमों और विनियमों के संगत उपलब्धों के अनुसार किसी अन्य कार्रवाई को हानि पहुंचाए बिना गोदियों के अनधिकृत दखल के लिए दंडात्मक प्रभार, संबंधित पोत के एजेंट/स्वामी को लिखित में 8 घंटे की पूर्व नोटिस देने के बाद पत्तन में गोदी के अनधिकृत दखल के लिए निम्नलिखित दरों पर गोदी किराया प्रभार लगाया जाएगा :-

  - (i) 3 दिन तक अथवा उसका भाग : प्राधिकृत दखल के लिए गोदी किराया प्रभार की दर के तिगुने पर ।
  - (ii) 3 दिन से अधिक और 6 दिन तक : प्राधिकृत दखल के लिए गोदी किराया प्रभार की दर के चौगुने पर ।
  - (iii) 6 दिन से अधिक और 9 दिन तक : प्राधिकृत दखल के लिए गोदी किराया प्रभार की दर के पांच गुने पर ।
  - (iv) 9 दिन से अधिक और इसी तरह परवर्ती दिनों के लिए : गोदी किराया प्रभार की दर के छ. गुने पर और आगे इसी तरह ।

## अध्याय-III

## घाटशुल्क प्रभार की अनुसूची

न्यू बंगलौर के पत्तन में उतारी गई अध्या यहां से नौभरण की गई सामग्रियों पर घाटों, जेटियों और उत्तराई स्थलों के प्रयोग के लिए अदा की जाने वाली दरें (यहां इसके बाद घाटशुल्क देयताओं के रूप में उल्लिखित) नीचे निर्दिष्ट किए गए अनुसार होंगी :-

## क. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो का विवरण	मूल्यानुसार दर जिसपर घाटशुल्क रांग्रहित किया जाना है
1.	मसाले (इलायची, अदरक, हल्दी, धनिया, काली मिर्च, लाल मिर्च आदि	0.02%
2.	सूखी मछली, ताजे, नमकयुक्त संरक्षित अध्या प्रशीति झींगा, गेढ़क की टांग और संरक्षित अध्या प्रशीति समुद्री झींगा	0.08%
3.	सूत, कपास और कच्चा ऊन अपशिष्ट अध्या विनिर्मित स्टेपल फाइबर	0.08%
4.	(क) सुपारी ) (ख) बीड़ी के पत्ते और बीड़ी ) (ग) कॉफी, इंस्टेंट कॉफी अरक अध्या चूर्ण ) (घ) मैग्नेसियम इल्यूमिनेट मोनोलाइट बॉजाइट रियूटाइल रेत ) (ङ) चंदन लकड़ी के लट्ठे और उत्पाद ) (च) चाय ) (छ) कॉफी/कॉफी का भूसा ) (ज) तम्बाकू )	0.10%
5.	डामर/बिटूमन	0.32%
6.	(क) कृत्रिम रेशम की सामग्रियां अध्या यार्न ) (ख) डिब्बो/पीपों में बियर ) (ग) कपड़े और होजियरी आदि ) (घ) साइकिल ) (ङ) डिस्ट्रॉफर रंग, पेट, पॉलिश आदि ) (च) विद्युतीय सामग्री ) (छ) रोगाणुनाशी ) (ज) भोटरकार, लौरी, ट्रैक्टर, मोटरसाइकिल, स्कूटर, तिपहिया आदि ) (झ) लांड्री के साबुन और घरेलू साबुन की टिक्की ) (ञ) शराब और पेय पदार्थ ) (ट) अन्यथा दर्जा निर्धारित नहीं की गई मशीनें और मशीनरी ) (ठ) केन/बोतल में फल )	0.40%
7.	(क) हैंटें और टाइल्स ) (ख) रसायन ) (ग) रोड़ा एश ) (घ) सचियां )	0.60%
8.	अन्य कोई गैर-धोक मद्दे	0.40%

### संक्षेप :-

(1) मूल्यानुसार दर निर्धात के लिए पोत पर्यन्त निःशुल्क, आयात के लिए लागत दीमा भाड़ा मूल्य और सटीय कार्गो के लिए तटीय लदान पत्र में दिए गए मूल्य पर आधारित होगी ।

અ. થોક કર્માં

क्र.सं.	धोक कर्गों	यूनिट	घाटशुल्क दर रुपए
1.	<b>निर्मित उर्वरक</b> एमओपी, यूरिया, डीएपी, एनपीके, सीएएन, अमोनिया सल्फेट और अन्य कोर्ट्स निर्मित उर्वरक <b>उर्वरक कच्ची सामग्रियां</b> सल्फर/रॉक फॉस्फेट	एमटी	40.00
2.	<b>खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद</b> (क) चावल, गेहूं, मक्का, दाल (ख) चीनी, सुगरकैडी अथवा क्यूब बोरियां/धोक	एमटी	65.00
3.	<b>पीओएल</b> (क) मोटर सिप्रेट (ख) उत्कृष्ट किरासन तेल (ग) डीजल तेल (घ) कच्चा तेल (ङ) भट्टी तेल (च) ग्रीज (छ) डामर/कोलतार/बिटूमन (ज) अन्य	एमटी	80.00
4.	<b>अन्य रसायन</b> (क) अमोनिया द्रव अथवा गैस (ख) फॉर्फोरिक अम्ल (ग) नेप्था (घ) सल्फूरिक अम्ल (ङ) आर्थोकरीलिन (च) रिट्रीन मोनोमर (छ) इथीलिन डाइक्लोरोएथेन (ई.डी.सी.) (ज) साइक्लोहेपानोन (आ) क्यूमीन (अ) मेथानोल (ट) फैनोल (ट) कॉरिटिक सोडा डाई (ङ) ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए स्फटिक, द्रव में सभी किसी के अम्ल/रसायन	एमटी	85.00

5.	खाद्य तेल और अन्य दव		
	(क) पाम औंयल, वनस्पति तेल आदि	एमटी	50.00
	(ख) तिलहन	एमटी	60.00
	(ग) शीरा	एमटी	60.00
6.	लोहा और हस्पात सामग्रियां		
	(क) लोहा और हस्पात की प्लेट, पाइप, ट्यूब, हस्पात की तार की कुंडलियां (प्रत्येक के बजन का ध्यान कि बिना)	एमटी	50.00
	(ख) लोहा और हस्पात की कतरने और टुकड़े	एमटी	40.00
	(ग) कच्चा लोहा/स्पंज लोहा	एमटी	50.00
7.	किसी भी रूप में ग्रेनाइट	एमटी	55.00
8.	अयस्क/धातु		
	(क) मैग्नीज अयस्क	एमटी	30.00
	(ख) पेरलाइट अयस्क	एमटी	30.00
	(ग) क्रोमेट अयस्क	एमटी	30.00
	(घ) बेन्टोनेट	एमटी	20.00
	(ङ) जस्ता सांद्र	एमटी	105.00
	(च) ताम्बा सांद्र	एमटी	40.00
	(छ) ताम्बे का धनाग्र	एमटी	125.00
	(ज) ताम्बे का तार, छड़, केबल, बार, खण्ड	एमटी	100.00
	(झ) चूने का पत्थर	एमटी	40.00
	(ञ) अल्युमीनियम और टिन	एमटी	110.00
	(ट) केआईओसीएल से भिन्न लौह अयस्क	एमटी	35.00
	(ठ) बल्क में कोई अन्य लौह अयस्क	एमटी	35.00
9.	गैस		
	एलपीजी/एलएनएजी अन्य किसी रूप में अन्य कोई गैस	एमटी	250.00
10.	लकड़ी और संबद्ध उत्पाद		
	(क) प्लाईबुड सहित सभी किस्म के लकड़ी के लट्ठे	सीधीएम	65.00
	(ख) लकड़ी का गूदा और लकड़ी के टुकड़े	एमटी	50.00
	(ग) अपशिष्ट कागज सहित सभी किस्म के कागज	एमटी	60.00
11.	थोक में कोयला और कोक	एमटी	30.00
12.	सीमेट		
	(क) प्रतिवर्ष 3.00 लाख टन तक	एमटी	60.00
	(ख) 3.00 लाख टन से अधिक और प्रतिवर्ष 4.00 लाख टन तक	एमटी	50.00
	(ग) प्रतिवर्ष 4.00 लाख टन से अधिक	एमटी	40.00
13.	जिष्टम/विलंकर	एमटी	30.00
14.	अन्य		
	(क) कच्चे काजू	एमटी	35.00
	(ख) काजू की गिरी	एमटी	55.00
	(ग) काजू के आवरण दव	एमटी	40.00
	(घ) रेशे और रेशा उत्पाद	एमटी	55.00
	(ङ) फेरो सिलिकॉन	एमटी	40.00

(च)	जूट और जूट उत्पाद	सीबीएम	100.00
(छ)	रक्षा सामग्रियां और उपस्कर	एमटी	130.00
(ज)	खली और सभी किस्म के चारे	एमटी	30.00
(झ)	यात्रियों और नाविकों के साथ निःशुल्क आने वाले साज—सामान और पोत से उतरने वाले, ख्यूटी पर जाने के लिए सैन्य कर्मियों के साथ जाने वाले वैयक्तिक साज—सामान, घोड़े और कैरेज और उनके लिए भोजन प्रदान करने हेतु पशु मांस	शून्य	
15.	एमडीएल जेटी पर लदान किए गए एमडीएल ढांचे	एमटी	100.00
16.	नमक	एमटी	40.00
17.	चावल की मूसी	एगटी	30.00
18.	टेपिओका चिप्स, आटे का स्टार्च, अपशिष्ट और बोरियों में हल्दी चूर्ण	सीबीएम	50.00
19.	प्याज	एमटी	45.00
20.	ऊपर निर्दिष्ट किए गए के अतिरिक्त अधिन्हाकित सामग्रियां	एमटी	65.00

एमटी=मीट्रिक टन

सीबीएम=घन मीटर

## टिप्पणी :

- (1) घाटशुल्क न्यू मंगलौर के पत्तन के जहाजी घाट, भांडागारों, मार्गस्थ शेड अथवा उत्तराई स्थलों में सामग्रियों के भंडारण के लिए किराए हेतु किसी प्रभार के अतिरिक्त होगा ।
- (2) आयात/निर्यात आवेदन पत्रों अथवा दस्तावेजों में संशोधन के लिए अनुरोध के साथ 10/-—रुपए की शुल्क दी जाएगी, जिसे वापस नहीं किया जाएगा ।
- (3) घाटशुल्क के परिकलन की विधि
  - (i) नौमरण के लिए अभिप्रेत सभी सामग्रियों का आंकलन निर्यात आवेदनपत्र पर किया जाएगा और सामग्रियों के नौमरण के पूर्व घाटशुल्क अदा किया जाएगा ।
  - (ii) न्यू मंगलौर पत्तन की सीमाओं के भीतर उत्तरी सभी सामग्रियों का आयात आवेदनपत्र पर आंकलन किया जाएगा और सामग्रियों सुपुर्द करने के पूर्व घाटशुल्क अदा किया जाएगा ।
  - (iii) आयातों, लोहा और इस्पात स्क्रैप, अयस्क और थोक में अन्य सामग्रियों के मामले में पोत के कार्गो के प्रत्यक्ष टनभार पर घाटशुल्क देयताओं का परिकलन किया जाएगा ।
  - (iv) उप-नियम (iii) में उल्लिखित के अतिरिक्त कार्गो के मामले में घाटशुल्क का परिकलन ऊपर दी गई घाटशुल्क की अनुसूची में सामग्रियों की प्रत्येक मद के सामने निर्दिष्ट यूनिट के अनुसार किया जाएगा ।
  - (v) घाटशुल्क देयताओं का परिकलन सामग्रियों की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर किया जाएगा । इस प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा अगर परिस्थिति अपेक्षा करती है, दुबारा जांच के अधीन संगत बीजक अथवा अन्य नौमरण दस्तावेज में यथानिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेज का सकल टनभार लिया जाएगा, निवल टनभार नहीं । इन दस्तावेजों के अमाव में अथवा उसमें सकल टनभार की विशिष्टि के अमाव में यास्तविक परीक्षण—जांच से निकाला गया टनभार सकल टनभार माना जाएगा ।

(vi) इस दरों के मान में देयताओं के परिकलन के प्रयोजनार्थ :-

- वजन द्वारा एक यूनिट का अर्थ 1 टन (1000 किलोग्राम) है ।
- मापन द्वारा एक यूनिट का अर्थ एक घनमीटर है ।
- द्रव मापन (क्षमता) द्वारा एक यूनिट का अर्थ 1000 लीटर है ।

(viii) सकल वजन अथवा मात्रा या क्षमता द्वारा मापन अथवा पृथक मद का परिकलन करने में 0.50 तक और उसे शामिल करते हुए बिन्न को 0.50 माना जाएगा और 0.50 से अधिक के बिन्न को एक यूनिट माना जाएगा।

(viii) विविध प्रकृति की वस्तुओं वाले पैकेटों पर आंकलन वस्तु जिसपर उच्चतम दर प्रमार्य है, पर लागू दर पर किया जाएगा ।

(ix) जहां यिन्ह अस्पष्ट हैं और कार्गो थोक में अथवा ऐसी दशा के अधीन उतारा जाता है कि टनभार तत्काल निर्धारण योग्य नहीं है तो उस मामले में

- अगर कार्गो घाट पर उतारा जाता है तो टनभार का निर्धारण वास्तविक मापन को लेते हुए और एक टन के लिए एक घनमीटर में परिवर्तित करके किया जाएगा ।
- अगर कार्गो किसी पोत से बाहरी घाट पर क्राफट द्वारा वहन किया जाता है तो क्राफट की लाइसेंसशुदा वहन क्षमता टनभार के रूप में ली जाएगी ।

(x) किसी कार्गो को 'अचिन्हाकित सामग्री' के रूप में वर्गीकृत करने के पूर्व संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का हवाला यह पता लगाने के लिए लिया जाएगा कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं ।

(4) वापसी

(i) पोत पर अथवा पतन की सीमाओं में जेटी पर गुम हुई सामग्रियों के संबंध में देयताओं की कोई वापसी नहीं की जाएगी । तथापि, पोत पर अथवा जेटीस्थल पर फैकी गई परंतु नहीं उठाई गई सामग्रियों के मामले में, उभ स्थितियों जिनके अधीन सामग्रियों को जेटीस्थल पर रखा गया अथवा पोत पर फैका गया, का औपचित्य देते हुए पतन न्यास के उप संरक्षक में एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किए जाने पर घाटशुल्क की वापसी पर विचार किया जाएगा । अगर सामग्रियों को उठाया और पतन की सीमाओं में उतारा जाता है तो घाटशुल्क देयताएं यथानुसार आधार पर प्रमार्य होंगी ।

(ii) जब तक वापसी योग्य राशि 100/-रुपए अथवा नहीं हो तब तक कोई वापसी नहीं की जाएगी ।

(5) घाट अथवा जेटी पर भारवाहक की भजदूरी (कार्गो का प्रहस्तन)

(i) पतन किसी नियंत्रित कार्गो की अभिरक्षा नहीं लेगा और उसका घाट अथवा जेटी पर प्रहस्तन नहीं करेगा ।

(ii) पतन तट पर अभिरक्षा ले सकता और सभी आयात सामान्य कार्गो तथा अन्य कार्गो, जिसके लिए जहाज से सीधे किनारे पर सुपुर्दगी की पतन और सीमाशुल्क द्वारा थोक कार्गो को छोड़कर विशेष मामले में अनुमति दी जाती है, की सुपुर्दगी के लिए मार्गस्थ स्थान और तरीके की सूचना दे सकता है और इस सेवा के लिए घाटशुल्क के असिरिकत, निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे यथा :-

- पतन द्वारा व्यय किया गया वास्तविक श्रमिक प्रभार और 20% ऊपरिव्यय ।
- क्रेन किराया प्रभार, अगर क्रेन पतन द्वारा प्रदान किया जाता हो ।

(ग) फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार, अगर फोर्क लिफ्ट पत्तन द्वारा प्रदान किया जाता हो ।

(घ) स्वीकार्य समयोपरि भत्ता ।

(8) यानान्तरण सामग्रियां

- (i) अन्यथा व्यवस्था किए गए को छोड़कर घाट पर उतरे अथवा नौमरण किए गए कार्गो पर पूरा घाटशुल्क प्रभार्य होगा ।
- (ii) यानान्तरण के लिए मूल रूप से नौमरण के पत्तन पर सूचीबद्ध कार्गो घाट पर उतरा हो और स्थानीय के लिए सूचीबद्ध कार्गो और तत्पश्चात यानान्तरण के लिए न्यू भंगलौर पत्तन में संशोधित हुआ हो, पर लागू घाटशुल्क का 85% प्रभार्य होगा ।
- (iii) किनारे पर उतरे अथवा किनारे पर नौमरण (जहाज से जहाज तक) किए गए कार्गो पर भारतीय पत्तनों के लिए सूचीबद्ध और कार्गो टैंकर अथवा थोक वाहकों से छोटे पोतों तक पत्तन की सीमाओं के भीतर यानान्तरित खाद्यान्त के संबंध में छोड़कर लागू घाटशुल्क दर का 50% प्रभार्य होगा ।
- (iv) भारतीय पत्तनों के लिए सूचीबद्ध और पत्तन में टैंकर अथवा थोक वाहक से छोटे पोत में यानान्तरित खाद्यान्तों पर प्रति टन 1/-रुपए घाटशुल्क लगाया जाएगा । यह प्रभार इस पत्तन पर उत्तरी यानान्तरित मात्रा के संबंध में नहीं लगाया जाएगा ।

(7) घाटशुल्क से छूट प्राप्त सामग्रियां

सामग्रियों की निम्नलिखित श्रेणियों को घाटशुल्क प्लार से छूट दी जाएगी :-

- (i) वास्तविक उपभोग्य/गैर-उपभोग्य जहाजी भंडार ।
- (ii) यात्रियों और नाविकों के वास्तविक साज-सामान और उनके साथ लाए गए पैदलितक सामग्रियां ।
- (iii) थोक में कार्गो की उत्तराई अथवा लदान अथवा गीली या फटी बोरियों को बदलना सुविधाजनक बनाने के लिए जहाज को भेजी गई खाली बोरियां ।
- (iv) एनएमपीटी को अथवा उसके द्वारा परेषित सामग्रियां ।
- (v) डाक की बोरियां ।

## अध्याय-IV

## कंटेनर प्रभार

## क. धाटशुल्क प्रभार

क्र.सं	कंटेनर का आकार	प्रति कंटेनर दर	
		खाली रूपए	लदा हुआ रूपए
1.	20' तक	60.00	300.00
2.	20' से अधिक	75.00	400.00

## ख. भंडारण प्रभार

क्र.सं	कंटेनर का आकार	प्रति कंटेनर दर	
		अमरीकी डॉलर	
1.	20' तक	0.214	
2.	20' से अधिक	0.321	

## टिप्पणी :-

- (1) कंटेनरों पर चाहे वे या तो खाली अथवा भरे हुए उतारे/लदान किए गए हों, कोई निःशुल्क दिवस की अनुमति नहीं होगी।
- (2) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतयणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्यक्तता की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उत्तराई की तारीख से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :—
  - (i) परेषिती किसी गी समय परित्यक्तता का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii) अगर परेषिती परित्यक्तता का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्तता पत्र जारी कर सकता है कि
    - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा पत्तन के परिसर से उसे हटाएगा, और
    - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लगे सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
  - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और कुलाई तथा खाली करने की लागत का बहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि में उनके द्वारा ऐसी कार्रवाई नहीं कर पाने के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाता रहेगा, जब तक कार्गो को खाली करने के लिए नौवहन लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं कर ली जातीं।

(iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता हो तो लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और ढुलाई और खाली करने की लागत का बहन करने के अधीन सीमाशुल्क द्वारा कार्गो को मुक्त करने के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना समाप्त हो जाएगा । अन्यथा, जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन के परिसर से सीमाशुल्क बंध क्षेत्र से हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने की तारीख से लागू होना समाप्त हो जाएगा ।

ग पुनः प्रहस्तन प्रभार

अन्य गंतव्य स्थान के लिए सूचीबद्ध कंटेनर जिसे उतारा और उसी समुद्री यात्रा में उसी पोत पर पुनः लादा जाता है, पर निम्नलिखित बॉक्स दरें लगाई जाएंगी :—

क्र स कंटेनर का आकार	प्रति कंटेनर दर	
	खाली रूपए	लदा हुआ रूपए
1. 20' तक	30.00	50.00
2 20' से अधिक	60.00	100.00

सामान्य टिप्पणियां :—

(1) कंटेनरों पर घाटशुल्क कंटेनरों में रखी वस्तु पर ध्यान दिए बिना संग्रहित किया जाता है ।

(2) कंटेनर से हटाए गए भरे हुए कार्गो और उस प्रयोजन के लिए पट्टे पर आवंटित स्थान के अतिरिक्त मार्गस्थ क्षेत्र में रखे कंटेनर में भरने के लिए कार्गो विलम्ब शुल्क लगाए जाने योग्य होंगे, जैसा अध्याय-V – विलम्बशुल्क में निर्दिष्ट कार्गो पर लागू है ।

(i) कंटेनरयुक्त आयात कार्गो

विलम्ब शुल्क लगाने के लिए कंटेनर से खाली किए गए आयात कार्गो हेतु निःशुल्क दिवस खाली करने की तारीख के बाद की तारीख से गिना जाएगा ।

(ii) कंटेनरयुक्त निर्यात कार्गो

विलम्ब शुल्क लगाने के लिए निर्यात कार्गो हेतु निःशुल्क दिवस उस तारीख, जिस दिन कार्गो को मार्गस्थ क्षेत्र में प्रवेश कराया जाता है, से माना जाएगा और लगाया जाने वाला विलम्ब शुल्क, अगर कोई हो, का परिकलन कंटेनरों में कार्गो को भरे जाने तक निःशुल्क दिवस पूरा होने के बाद के दिन से किया जाएगा ।

(3) आवेदक आवंटित किराए के स्थान में रखी सामग्रियों के लिए सभी जोखिम और उत्तरदायित्व स्वीकार करेगा और ऐसे स्थानों में रखी सामग्रियों की सुरक्षा के लिए स्वयं अपनी व्यवस्था करेगा ।

(4) पोतवणिक द्वारा जब भी पत्तन का उपस्कर प्रयोग किया जाए, उसके लिए किराया प्रभार समय-समय पर लागू दरों के मान के अनुसार पृथक रूप से प्रभार्य होगा ।

## अध्याय—V

## विलम्ब शुल्क

## क. आयात

पत्तन के मार्गस्थ शेष अथवा खुले स्थान में छोड़ी गई सभी सामग्रियों के संबंध में निःशुल्क दिवसों और निःशुल्क अवधियों की समाप्ति के बाद उनकी सुपुर्दगी किए जाने तक निम्नलिखित दरों पर विलम्ब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा ।

क्र.सं.	वर्गीकरण	यूनिट	दर
1.	उन्हें छोड़कर, जिनपर नग या संख्या के अनुसार घाटशुल्क देयता की दर नियत की जाती है, मार्गस्थ शेष में अथवा खुले मार्गस्थ स्थान में रखी गई सामग्रियां	प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क यूनिट	(क) पहला सप्ताह: 3.00 रुपए (ख) दूसरा सप्ताह: 7.00 रुपए (ग) परवर्ती अवधि: 10.00 रुपए
2.	मार्गस्थ रोड अथवा खुले मार्गस्थ स्थान में रखी सामग्रिया और जिनपर नग अथवा संख्या के अनुसार घाटशुल्क देयता की दर नियत की जाती है	प्रति पैकेट अथवा प्रति सप्ताह अथवा सप्ताह का भाग प्रति संख्या	(क) पहला सप्ताह: घाटशुल्क देयता का 130% (ख) दूसरा सप्ताह: घाटशुल्क देयता का 220% (ग) परवर्ती अवधि: घाटशुल्क का 330%

## टिप्पणियां :—

## 1. निःशुल्क दिवस

आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निम्नानुसार स्वीकार्य होंगे :—

- (i) पोत से जेटी, जहाजीघाट अथवा घाट पर सामग्रियों की संपूर्ण उत्तराई की तारीख के बाद तीन कार्य दिवस (रविवार और पत्तन के अवकाश दिवसों को छोड़कर) जब सामग्रियों को पोत से हल्के पोत, बार्ज अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर उतारा जाता है, तब तीन कार्यदिवसों का परिकलन हल्के पोतों, बार्ज अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से जेटी, जहाजी घाट अथवा घाट पर सामग्रियों की संपूर्ण उत्तराई की तारीख से किया जाएगा ।
- (ii) बचाई हुई सामग्रियों के मामले में, निःशुल्क दिवस प्राप्तक द्वारा अथवा कर्नाटक राज्य के सरकारी राजपत्र में पोतविशेष की अधिसूचना की तारीख के बाद वाले दिन से माना जाएगा ।

## 2. निःशुल्क अवधि

निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त निम्नलिखित निःशुल्क अवधियों की अनुमति दी जाएगी :—

- (i) अवधि, जिसके दौरान भूत्यांकन की साधारण प्रक्रिया और आयातकों की ओर से किसी भूल अथवा लापरवाही पर आरोप्य नहीं होने के लिए सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा प्रमाणित को छोड़कर सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन सामग्रियां सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा जांच के लिए रोकी जाती हैं और एक दिन अतिरिक्त/सीमाशुल्क अवकाश दिवस को भी इसके अतिरिक्त निःशुल्क अवधि माना जाएगा ।
- (ii) अवधि, जिसके दौरान सामग्रियों का निपटान अथवा निकासी की गई हो और जिन्हें किसी सरकारी स्वास्थ्य प्राधिकारी द्वारा रोका गया हो ।

**3. सामग्रियों का सर्वेक्षण**

अगर सामग्रियों को सर्वेक्षण के लिए रोका जाता है, तब पोत से उत्तराई पूरा होने की तारीख से रविवार और पत्तन अवकाश दिवसों को छोड़कर सात दिनों से अनधिक अवधि को विलम्ब शुल्क प्रभार का परिकलन करते समय छोड़ा जा सकता है, बशर्ते कि सामग्रियों को सर्वेक्षण पूरा होने के बाद चौबीस घंटे के भीतर हटा दिया जाता है ।

**4. अदावी सामग्रियां**

अदावी सामग्रियों पर जहाज के मास्टर अथवा स्टीमर एंजेंटों से विलम्ब शुल्क प्रभार प्रभारित नहीं किया जाएगा, बशर्ते कि उन्हें उस पोत, जिससे उन्हें उतारा गया है, के पूर्ण उत्तराई की तारीख से दो महीनों के भीतर निपटा दिया जाता है ।

**5. खाली अथवा आंशिक रूप से खाली पैकेट**

खाली अथवा आंशिक रूप से खाली उतारे पैकेटों पर विलम्ब शुल्क प्रभार देय होगा ।

**6. रविवार और पत्तन अवकाश दिवसों के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार**

जब विलम्ब शुल्क प्रभार एक बार संग्रहित होना प्रारम्भ हो जाता तब रविवार और पत्तन अवकाश दिवसों के लिए कोई छूट नहीं दी जाएगी ।

**7. सामग्रियों की सुपुर्दगी**

सामग्रिया स्वामियों अथवा परेषितियों को तब तक सुपुर्द नहीं की जाएंगी, जब तक विलम्ब शुल्क प्रभार सहित उन पर लगाई जाने वाली सभी देयताओं का भुगतान नहीं कर दिया जाता ।

**8. सामग्रियों का संकुलन**

अगर किसी समय एनएमपीटी मार्गस्थ क्षेत्र में गभीर संकुलन की आरंका करता है, जो पत्तन से होकर सामग्रियों के तीव्र आवागमन पर प्रभाव डाल सकता है तो एनएमपीटी किसी निर्दिष्ट सामग्री के स्वामियों अथवा परेषितियों को निर्दिष्ट अवधि के भीतर पत्तन के परिसर से ऐसी सामग्रियों को हटाने का निर्देश दे सकता है ।

अगर सामग्रियों को निर्दिष्ट अवधि के भीतर नहीं हटाया जाता तो एनएमपीटी स्वामी अथवा परेषितियों के व्यय और जोखिम पर पत्तन परिसर के भीतर किसी अन्य स्थान में उन्हें हटाने और पुनः चढ़ाने पर लगाने के लिए कह सकता है । इस प्रकार हटाई गई सामग्रियों पर विलम्ब शुल्क की अनुसूची (आयात) के क्रम सं 1 अथवा 2 में (ग), जो भी लागू हो, मेरिधारित दरों पर विलम्ब शुल्क प्रभार होगा ।

**ख निर्यात**

नि शुल्क दिवस और नि-शुल्क अवधियों की समाप्ति के बाद प्रति दिन प्रति घाटशुल्क यूनिट 3.00 रुपए की दर पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा ।

**टिप्पणिया :-**

**1. निर्यात कार्गों**

पत्तन के यातायात प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना पत्तन परिसर में किसी निर्यात कार्गो को प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा । सामान्यतया पोत के लिए निर्यात कार्गो को पोत के निर्यात के लिए खोले जाने के बाद ही प्रवेश दिया जाएगा ।

## 2. निःशुल्क दिवस

निर्यात कार्गों के लिए निःशुल्क दिवस निम्नानुसार स्वीकार्य होंगे :-

- (i) बघायी गई सामग्रियों को छोड़कर सभी कार्गों (क) मार्गस्थ क्षेत्र में सामग्रियों की वास्तविक तारीख से तीस दिन (रविवार और अवकाश दिवसों सहित) (छ) उस तारीख जब पोत कार्गों पर कार्य करने के लिए गोदी में खड़ा किया जाता है, से उस तारीख तक जब पोत लदान पूरा करता है ।
- (ii) बघाई गई सामग्री – जब सामग्रियों को वास्तविक रूप से बचाया गया था, उस तारीख से तीन दिन (रविवार और पत्तन अवकाश दिवसों को छोड़कर) ।

## 3. शट-आऊट कार्गों

- (i) नौमरण से शट-आऊट सामग्रियों को अगर बाहर हटा दिया गया हो, के मामले में टिप्पणी सं0 2 में उल्लिखित निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त पोत द्वारा निर्यात के लिए लिए जाने का कार्य पूरा करने की तारीख का अगला कार्यदिवस निःशुल्क दिवस के रूप में अनुमत्य होगा ।
- (ii) एक पोत द्वारा शट-आऊट और बाद में दूसरे पोत द्वारा पोतभरण की जाने वाली सामग्रियों के मामले में निःशुल्क अवधि की गिनती प्रथम शट-आऊट की तारीख से रविवार और अवकाश दिवसों सहित दस दिनों तक की जाएगी । तथापि, कुल निःशुल्क अवधि टिप्पणी सं0 2 में यथानिर्दिष्ट 30 दिनों से कम नहीं होगी ।
- (iii) निर्यात के लिए अभिप्रेत परतु वास्तव में पोतभरण नहीं किए गए कार्गों को रविवार और अवकाश दिवसों सहित मार्गस्थ क्षेत्र में सामग्रियों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से केवल सात दिनों तक का निःशुल्क दिवस अनुमत्य होगा ।

## 4. निःशुल्क अवधि

निःशुल्क दिवसों के अतिरिक्त, निर्यात कार्गों को निम्नलिखित निःशुल्क अवधि अर्थात् अवधि, जिसके द्वारा निर्यातक की ओर से किसी भूल अथवा लापरवाही पर आरोप्य नहीं सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा प्रमाणित किसी सामान्य प्रक्रियाओं अथवा मूल्यांकन के अतिरिक्त सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 144 के अधीन रासायनिक परीक्षण और धारा 17 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जाच के लिए सीमाशुल्क समाहर्ता द्वारा सामग्रियों को रोक लिया जाता है, तब एक कार्यदिवस की अनुमति दी जाएगी । सीमाशुल्क अवकाश दिवसों को भी इसके अतिरिक्त निःशुल्क अवधि माना जाएगा ।

## 5. सामग्रियों का संकुलन

अगर किसी भी समय एनएमपीटी को मार्गस्थ शेड अथवा मार्गस्थ सामग्री के लिए आवंटित अन्य स्थान में पर्याप्त से होकर सामग्रियों के तीव्र सचलन को हानि पहुंचाने के लिए गंभीर संकुलन की आशंका होती है तो एनएमपीटी किसी भी निर्दिष्ट सामग्रियों के च्वासी अथवा परेषक अथवा एजेंट को निर्दिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से ऐसी सामग्री को हटाने का निर्देश दे सकता है । अगर सामग्रियों को ऐसी अवधि के भीतर नहीं हटाया जाता तो एनएमपीटी स्वास्थी अथवा पोतवाणिक/एजेंट के खर्च और जोखिम पर पत्तन परिसर के भीतर किसी अन्य स्थान पर हटाने और पुनः चट्टे पर लगाने के लिए कह सकता है । निर्यात कार्गों पर विलंब शुल्क के लिए निर्दिष्ट दर के अनुसार ऐसी सामग्रियों पर विलंब शुल्क प्रभार लगाया जाएगा ।

## 6. सामग्रियों का यानान्तरण

सामग्रियों की प्राप्ति की तारीख से रविवार और अवकाश दिवसों सहित यानान्तरण कार्गों के लिए 40 दिनों की निःशुल्क अवधि अनुमत्य होगी ।

## अध्याय—VI

### भूमि का आवंटन

#### क. आवंटन

न्यू भंगलौर पत्तन न्यास की सुरक्षा चारदीवारी के बाहर अपनी सामग्रियों के भंडारण के लिए मासिक लाइसेंस के आधार पर भूमि के आवंटन की अपेक्षा करने वाले व्यक्ति एनएमपीटी द्वारा समय-समय पर निर्धारित प्रपत्र में लाइसेंस के लिए लिखित आवेदन कर सकते हैं। परंतु ऐसी भूमि आवंटित करना अथवा उसके लिए अस्वीकार करना एनएमपीटी के विवेक पर होगा।

#### ख. लाइसेंसधारी का उत्तरदायित्व

सामग्रियों के भंडारण के लिए भूमि का आवेदन करने में भूमि के आवेदक इस प्रकार रखी/भडार की जाने वाली सामग्रियों के लिए सभी जोखिम और उत्तरदायित्व स्वीकार करेंगे। भूमि का कब्जा नीचे उप-खण्ड (ग) (जिसे लाइसेंस विलेख में प्रस्तुत किया जाएगा) में निर्धारित शर्तों के अधीन होगा। लाइसेंसधारियों द्वारा यातायात के आवागमन में बाधा का कारण बनने वाले एनएमपीटी की भूमि पर सामग्रियों को ढेर लगाने और एनएमपीटी के रेलमार्ग, संयंत्रों, उपस्करों, पहुंच सङ्क आदि पर सामग्रियों के ढेर लगाने पर एनएमपीटी की सपत्तियों को हुई क्षति को सुधारने की लागत सहित दरों के मान में निर्धारित लाइसेंस शुल्क के पांच गुने से अनधिक का दंड अदा करना होगा। अगर लाइसेंसधारी नोटिस दिए जाने के बावजूद अतिक्रमित क्षेत्र से सामग्रियां नहीं हटा पाता हैं तो सामग्रियों को लाइसेंसधारी के जोखिम और लागत पर एनएमपीटी द्वारा अन्यत्र हटा दिया जाएगा और इस प्रकार हटाई गई सामग्रियों द्वारा कब्जा की गई भूमि पर सामान्य दरों के पांच गुने से अनधिक दर पर दंडात्मक किराया लगाया जाएगा।

#### ग. शर्तें

- (i) लाइसेंस विलेख के अधीन रखी गई सामग्रियां लाइसेंसधारियों के संपूर्ण जोखिम और उत्तरदायित्व पर होंगी। एनएमपीटी किसी भी प्रकार से उसकी उठाईगिरी, चोरी अथवा गुम होने का उत्तरदायित्व नहीं लेगा। लाइसेंसधारी अन्यों द्वारा ऐसी भूमि के अनधिकृत कब्जे को रोकने के लिए अपनी आवंटित भूमि में रखी सामग्रियों की सुरक्षा के लिए स्वयं अपना चौकीदार पदस्थापित करेगा।
- (ii) लाइसेंसधारी एनएमपीटी की लिखित अनुमति को छोड़कर लाइसेंस विलेख के अधीन कब्जा की गई भूमि पर कोई इमारत, संरचना अथवा जन सुविधाएं अथवा कैटीन निर्मित नहीं करेगा। लाइसेंसधारी भूमि पर ऐसी इमारत, संरचना अथवा जनसुविधाओं अथवा कैटीन को हटाने और लाइसेंस की समाप्ति के समय भूमि को उसकी मूल दशा में बहाल करने के लिए सहमत होगा और अगर लाइसेंसधारी ऐसा नहीं कर पाता है तो एनएमपीटी ऐसी संरचना को लाइसेंसधारी के जोखिम और उत्तरदायित्व पर हटाने के लिए व्यवस्था करेगा।
- (iii) लाइसेंस फीस अथवा प्रभार दरों के मान में निर्धारित दर के अनुसार भूमि के आवंटन/कब्जा करने की तारीख से अदा किया जाएगा और उसे अग्रिम तौर पर अर्थात् प्रत्येक महीने की पहली तारीख के पूर्व प्रत्येक कैलेंडर महीने के लिए प्रेषित किया जाएगा।
- (iv) लाइसेंसधारी अपने द्वारा कब्जा की गई भूमि को खाली करेगा, अगर लाइसेंस का प्रत्येक महीने की 15 तारीख तक नपीकरण नहीं किया जाता और अगर लाइसेंसधारी ऐसी संरचना और निर्मित निर्माणों को हटाने के बाद दिए गए लाइसेंस की समाप्ति की तारीख को भूमि को खाली अवस्था में नहीं सौंप पाता है तो एनएमपीटी को ऐसी संरचना और ऐसी भूमि में रखी सामग्रियों को लाइसेंसधारियों की लागत तथा जोखिम और उत्तरदायित्व पर पत्तन संपदा के किसी हिस्से में किसी अन्य वैकल्पिक स्थान पर हटाने का अधिकार होगा और इसके अतिरिक्त

एनएमपीटी उस अवधि जब सामग्रियां उस अवधि, जिसके लिए लाइसेंस प्रदान किया गया था, के बाद पत्तन की संपदा में रही हुई होगी, के लिए दरों के मान के मान के अधीन लगाई जाने वाली सामान्य लाइसेंस फीस के पांच गुने से अनधिक दर पर दंड प्रभारित करेगा ।

- (v) सभी लाइसेंसधारी एनएमपीटी के पास लाइसेंस में निर्धारित शर्तों के विधिवत और विश्वासपूर्ण निष्पादन के लिए गारंटी के रूप में लाइसेंस के अधीन उन्हें आवंटित भूमि पर तीन महीने के लाइसेंस शुल्क के बराबर राशि जमा करेंगे और यह जमा राशि जब भूमि को अंतिम रूप से खाली कर दिया जाता है, एनएमपीटी को देय किसी राशि में से घटाकर वापस कर दी जाएगी ।
- (vi) एनएमपीटी को किसी भी समय भूमि का पूर्णतः अधिवास अंशतः कब्जा जिसकी अपेक्षा पत्तन/लाइसेंसधारी द्वारा दखल नहीं किए गए, के लिए होगी, जिस दशा में लाइसेंस शुल्क में समानुपातिक कमी करने की अनुमति दी जाएगी । ऐसी बहाली अधिवास भूमि के कब्जे के मामले में लाइसेंसधारी ऐसी बहाली अधिवास कब्जे के कारण किसी प्रतिपूर्ति का दाव करने और भूमि में उसके द्वारा किए गए सुधार को हटाने या ले जाने का हकदार नहीं होगा ।
- (vii) लाइसेंसधारी एनएमपीटी द्वारा समय-समय पर जारी सभी नियमों अधिवास निर्देशों का पालन करने की सहमति देगा । अगर लाइसेंसधारी नियमों अधिवास निर्देशों का पालन करने की अवहेलना करता है तो एनएमपीटी लाइसेंस समाप्त कर सकता है ।
- (viii) लाइसेंसधारी यह सहमति देगा कि लाइसेंसधारी को आवंटित भूमि के संबंध में पत्तन को देय किसी भी प्रकार के सभी भुगतान और व्यय एनएमपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरों पर बसूली योग्य होंगे ।
- (ix) लाइसेंसधारी विस्फोटक निरीक्षक, विस्फोटक विभाग, भारत सरकार अधिवास लाइसेंस के अधीन सामग्रियों के भंडारण के संबंध में याहे जो संबंधित हो, द्वारा समय-समय पर जारी सभी नियमों और विनियमों का पालन करेगा ।
- (x) लाइसेंसधारी को भूमि के कब्जे की बहाली के गिरुद्ध न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड को उस आदेश, जिसके विरुद्ध अपील किया गया है, की प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों की अवधि के भीतर अपील करने का अधिकार होगा ।

### अनुसूची

विवरण	दर
1. 3 वर्ष की अवधि तक अल्पावधिक लाइसेंस आधार पर सुरक्षा चारदीवारी के बाहर भूमि का आवंटन	प्रति वर्ष 90,720/-रुपए प्रति एकड़ अधिवास (प्रतिमाह 7560/-रुपए प्रति एकड़)
2. 3 वर्ष की अवधि तक अल्पावधिक लाइसेंस के आधार पर मार्शलिंग यार्ड में पत्थर लगाए गए स्टेक यार्ड का आवंटन	प्रतिमाह 13,180/-रुपए प्रति एकड़

### टिप्पणी:

प्रत्येक पांच वर्ष के बाद आधार का पुनः नियतन करने के लिए पत्तन न्यास को विकल्प सहित निकटतम रूपए में पूर्णांकित प्रत्येक वर्ष 5% की समरूप दर पर उपरोक्त लाइसेंस शुल्क में वृद्धि की जाएगी ।

## ख. घाट के क्षेत्र में भूमि के आवंटन के लिए अनुसूची

विवरण	लाइसेंस फीस (रुपए)
(क) सामग्रियों के भंडारण के लिए खुला स्थान	446.50
(ख) अयस्क ढेर लगाने का यार्ड	573.30
(ग) पत्थर लगा स्टैक यार्ड	1141.10
(घ) प्लेटफार्म सहित भांडागारों के लिए ओवरफ्लो शेड में ढंका हुआ स्थान	2789.35 शेड अथवा भांडागार के भीतर स्थान के लिए और प्लेटफार्म के स्थान के लिए प्रति वर्गमीटर 2662.55 रुपए

## टिप्पणी :

- एक वर्ष से कम के लाइसेंस के लिए ऊपर उल्लिखित दरों पर 10% का अधिमार लगाया जाएगा ।
- प्रत्येक पांच वर्ष के बाद आधार का पुनः नियतन करने के लिए पत्तन न्यास के विकल्प सहित निकटतम रूपए में पूर्णांकित प्रत्येक वर्ष 5% की समरूप दर पर उपरोक्त लाइसेंस शुल्क में वृद्धि की जाएगी ।
- दीर्घावधिक पट्टे/अल्पावधिक लाइसेंस दोनों आधार के लिए सुरक्षा चारदीवारी के भीतर और बाहर भूमि के आवंटन के लिए दरों की अनुसूची

क्र.सं	विवरण	प्रतिमाह प्रति 100 वर्गमीटर दर (रुपए)
1.	भूमि का दीर्घावधिक पट्टा	600.00
2.	अल्पावधिक लाइसेंस आधार पर	
	(क) सुरक्षा चारदीवारी के बाहर भूमि का आवंटन	600.00
	(ख) मार्शलिंग यार्ड में पत्थर लगे स्टैक यार्ड का आवंटन	755.00
3.	उत्तराई स्थान	
	(क) सामग्रियों के भंडारण के लिए खुला स्थान	600.00
	(ख) पत्थर लगा अयस्क स्टैक यार्ड	755.00
	(ग) पत्थर लगा स्टैक यार्ड	1300.00
	(घ) ओवरफ्लो शेड अथवा भीतरी भांडागारों में ढंका हुआ स्थान	शेड अथवा भांडागारों के भीतर स्थान के लिए 2800.00 रुपए और प्लेटफार्म स्थान के लिए 2650.00 रुपए

## टिप्पणियां :-

- प्रत्येक पांच वर्ष के बाद आधार के पुनःनियतन के लिए पत्तन न्यास को विकल्प सहित निकटतम रूपए में पूर्णांकित प्रत्येक वर्ष 5% की समरूप दर पर उपरोक्त लाइसेंस शुल्क में वृद्धि की जाएगी ।
- उत्तराई स्थानों के लिए 10% का अधिमार लगाया जाएगा, जब आवंटन एक वर्ष से कम अवधि के लिए किया जाता है ।

## अध्याय—VII:

## अन्य प्रभार

## जल आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति किलोमीटर/टन	तटीय पोत	
		विदेशगामी पोत	अमरीकी डॉलर
जल प्रभार	3.50	115.15	

## ख. मार्शलिंग यार्ड के प्रयोग संबंधी प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
1.	केवल मार्शलिंग यार्ड का प्रयोग	8.00
2.	घाट के भीतर निजी माल उत्तराई सहित मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	10.00

## ग. सी एंड एफ एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)
1.	नया लाइसेंस	दो कलैण्डर वर्ष के लिए 5000.00
2.	दो कलैण्डर वर्ष की अगली अवधि के लिए लाइसेंस की अवधि के भीतर नवीकरण	प्रति लाइसेंस 1000.00
3.	मूल लाइसेंस के गुम या खराब हो जाने पर लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	प्रति लाइसेंस 200.00

टिप्पणी :— लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी किया जाएगा, जब लाइसेंसधारक ने पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन में लाइसेंस का उपयोग किया हो और कार्यकलाप किए हों। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण करवाने में असफल रहने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है।

## घ. स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपए)
1.	नया लाइसेंस	प्रति लाइसेंस- 5000.00

2.	एक वर्ष की अवधि के भीतर नवीकरण	प्रति लाइसेंस
		1000.00
3.	मूल लाइसेंस के गुम या खराब हो जाने पर लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	प्रति लाइसेंस
		200.00

टिप्पणी :— लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी किया जाएगा, जब लाइसेंसधारक ने पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन में लाइसेंस का उपयोग किया हो और कार्यकलाप किए हों। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण करवाने में असफल रहने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है।

4. पत्तन की सीमाओं के भीतर लांचों और टर्म्स को किशाए पर सेने के लिए प्रभार

I. टर्म्स

क्र.सं.	पोत का नाम	प्रतिघटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशागामी पोत (अमरीक डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	हेमवती 22.5 टीबीपी	820.46	26,993.13
2.	वाराही और संभावी	2034.13	66,922.88

II. मूरिंग लांच

क्र.सं.	पोत का नाम	प्रतिघटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशागामी पोत (अमरीक डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	नंदिनी और पद्मिनी	17.02	559.96
2.	सोहिनी और शालिनी	68.10	2240.49
3.	सर्केश्वर लांच (अन्येषण)	230.82	7593.98

III. पायलट लांच

क्र.सं.	पोत का नाम	प्रतिघटा या उसके भाग के लिए दर	
		विदेशागामी पोत (अमरीक डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	सुमंगला	68.10	2240.49
2.	कपिल	201.04	6614.22
3.	मल्लिका	282.23	9285.37
4.	बौद्ध बिछाने की निविदा	51.06	1679.87

कार्गो प्रहस्तान सप्तस्करों के लिए किराया प्रभार

क्र.सं. उपस्कर

प्रतिघंटा या उसके भाग के लिए दर  
(रुपए)

1. 75 एमटी क्षमता वाली सोल्ज हस्की 680 एस

2100.00

प्रति फोर्क लिफ्ट के लिए प्रति घंटा या  
उसके भाग के लिए

विदेशगामी पोत  
(रुपए)

तटीय पोत  
(रुपए)

2. 3 टन फोर्क लिफ्ट

प्रति फोर्क लिफ्ट न्यूनतम  
180/- रुपए के शर्ताधीन  
90.00 रुपए

प्रति फोर्क लिफ्ट न्यूनतम  
120/- रुपए के शर्ताधीन  
60.00 रुपए

टिप्पणियां :-

- एनएमपीटी की पूर्वानुमति के बिना किसी निजी उपस्कर को पत्तन परिसर में प्रवेश की अनुमति नहीं दी जाएगी ।
- भाड़ा प्रभार उपस्कर के प्रयोग हेतु उपलब्ध होने के समय से आरंभ होंगे ।
- यदि उपस्कर बिना प्रयोग किए रखा जाता है, तब ऐसे रखे जाने हेतु प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 100/- रुपए की दर पर प्रभार लगाए जाएंगे ।
- भाड़े की अवधि आरंभ होने से पूर्व लिखित में मांग रद्द होने पर 300/- रुपए प्रति उपस्कर वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि ऐसा प्रभार तब वसूल नहीं किया जाएगा, जब मांग पर एनएमपीटी द्वारा कार्रवाई आरंभ करने से पूर्व रद्द करने की सूचना प्राप्त हो जाती है । जहां भाड़े की अवधि आरंभ होने से पूर्व लिखित में रद्द करने की कोई सूचना प्राप्त नहीं होती है अथवा जहां आवेदित अवधि के किसी भाग के लिए उपस्कर का प्रयोग किया जाता है, तब मांग की पूरी अवधि के लिए देय प्रभारों की वसूली की जाएगी । यदि एनएमपीटी मांग की पूरी अवधि या उसके भाग के लिए उनकी सुविधा के अनुसार उपस्कर आपूर्ति में असमर्थ रहता है, तब उपस्कर की आपूर्ति न की गई अवधि के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा ।
- (i) भाड़ेदार भाड़े के उपस्कर पर स्वयं या उसके एजेंट द्वारा या ऐसे भाड़ेदार के अधीन कर्मचारी अथवा अन्य व्यक्ति द्वारा उक्त उपस्कर पर भार उठाने की क्षमता से भारी कोई यजन नहीं रखवाएगा ।  
(ii) एनएमपीटी द्वारा उपर्युक्त शर्तों का कभी भी उल्लंघन करते हुए पाये जाने पर भाड़ेदार को ऐसे प्रत्येक उल्लंघन के लिए 500/- रुपए के जुर्माने का मुग्यतान करना होगा ।  
(iii) उपर्युक्त शर्तों के उल्लंघन में उपस्कर का प्रयोग करने पर उसे होने वाली हानि, यदि कोई है, के लिए भाड़ेदार से उपर्युक्त जुर्माने के अतिरिक्त हानि की लागत वसूल की जाएगी और यदि हानि के कारण ऐसी वसूली आवश्यक हो जाती है, तब उसमें उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य भी शामिल होगा ।
- एनएमपीटी भाड़े पर उपस्कर की आपूर्ति के दौरान उपस्कर के प्रयोग के कारण भाड़ेदार या किसी व्यक्ति को प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में किसी हानि या क्षति या घोट या किसी व्यक्ति के जीवन की हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा । उपस्कर को कोई अन्य व्यक्ति या संपत्ति सहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को भाड़े पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के प्रयोग के कारण प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप में होने वाली सभी हानि या क्षति या किसी व्यक्ति को घोट लगाने के प्रति

भाषेदार एनएमपीटी को हरजाने का भुगतान करेगा । भाषेदार का उत्तरदायित्व इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगा कि ऐसी हानि या क्षति या जीवन की हानि पत्तन के किसी कर्मचारी की कार्रवाई या छूक के कारण हुई हो । भाषेदार कामगार क्षमित्वांत्रिक अधिनियम, 1923 के अंतर्गत सभी दायित्वों के लिए एनएमपीटी को हरजाने का भुगतान करेगा ।

7. जब उपस्कर की विनिर्दिष्ट घटों के लिए भाग की जाती है, परंतु वह लगतार उपस्कर न होकर पत्तन की सुविधानुसार अलग—अलग समय पर उपस्कर होता है, तब प्रभार कार्य के प्रत्येक सत्र का अलग—अलग पूर्णांकन करने की बजाय कार्य की संडित अवधियों का घोड़ करके एक सगातार अवधि के रूप में प्रभारों का परिकलन किया जाएगा ।
8. व्यक्तिक खर्चों के कारण उपस्कर के बंद होने की स्थिति में उसकी मरम्मत में लगे समय को भाड़ा प्रभारों के परिकलन में काट दिया जाएगा ।
- उ. विविध प्रभार

1. हार्डर परिसर में फोटो लेने या फिल्मों की शूटिंग करने के लिए प्रभार

क्रमांक	वर्णकरण (मान के प्रयोजनाधी)	दर (रुपए)
1.	फिल्म निर्माता कंपनी या निजी पार्टी द्वारा फिल्मों की शूटिंग	प्रति दिन या उसके भाग के लिए 10000.00
2.	निर्यात/आयात कार्गों की अचल फोटोग्राफी	प्रति दिन या उसके भाग के लिए 400.00
3.	पोतों के बोर्ड में आलक दल या पार्टीयों और उपर्युक्त खंड (1) तथा (2) में न शामिल मामलों में फोटो लेने के लिए	प्रत्येक पार्टी के लिए प्रत्येक बार 50.00

#### टिप्पणियाः—

1. लाइसेंस एनएमपीटी या उसके द्वारा प्राधिकृत किसी कर्मचारी द्वारा जारी किया जाएगा ।
2. शिक्षा और वैज्ञानिक प्रयोजनों एवं सरकारी प्रचार के संबंध में तथा नौकरन कार्यकलापों के लिए राज्य और केन्द्रीय सरकार द्वारा अचल फोटो लेने तथा फिल्म की शूटिंग करने के कार्य के लिए प्रभारों का भुगतान करने से छूट प्राप्त है ।
3. चारदीवारी के भीतर अथवा पत्तन परिसर में अचल फोटो लेने और फिल्मों की शूटिंग के कोई भी अन्य भास्ते प्रत्येक मामले के गुण—दोष के आधार पर एनएमपीटी के विवेकाधीन होंगे ।
4. हन-प्रभारों का अग्रिम भुगतान किया जाएगा और किसी कार्यक्रम के असफल/रद्द होने पर ऐसे भुगतानों की वापसी अद्यतनी नहीं की जाएगी ।
5. यदि कोई कार्यक्रम पत्तन के निर्देश पर अथवा असाधारण परिस्थितियों में रद्द होता है तो भुगतान किए गए प्रभारों की समय पर दाया करने के शर्ताधीन वापसी अद्यतनी की जाएगी ।
6. फिल्म बनाने वाली कंपनी अथवा फोटो लेने वालों को यदि पत्तन का कोई क्राफ्ट या उपकरण आपूर्ति किया जाता है और उनके द्वारा प्रयोग किया जाता है, तब भाड़ा प्रभार उस मान के अंतर्गत देय के अतिरिक्त दरों के मान के संबंधित प्रावधानों के अनुसार लगाए जाएंगे ।

## 11. घाट में प्रवेश के लिए पास/लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर(रुपए)
1.	हार्बर में प्रवेश के लिए अस्थायी पास जारी करना (प्रति व्यक्ति, प्रति दिन)	2.00
2.	यात्री ढोने वाले प्राधिकृत ट्रकों और बस के लिए अस्थायी पास (प्रति वाहन, प्रति दिन)	50.00
3.	ट्रकों/ट्रेलरों/टिप्परों के लिए अस्थायी पास (प्रति दिन)	10.00
4.	कार/जीप/वैन के लिए अस्थायी पास (प्रति दिन)	6.00
5.	निजी कार्गो प्रहस्तन	75.00
6.	स्थायी फोटो पास जारी करना/नवीकरण (प्रति दिन)	100.00
7.	मुप्लीकेट फोटो पास जारी करना (प्रति व्यक्ति)	250.00
8.	क. ट्रकों/ट्रेलरों/टिप्परों के लिए स्थायी वाहन पास	
	छह महीने के लिए	500.00
	एक वर्ष के लिए	800.00
	मुप्लीकेट के लिए	250.00
	ख. कार/जीप/वैन के लिए स्थायी वाहन पास	
	छह महीने के लिए	360.00
	एक वर्ष के लिए	600.00
	मुप्लीकेट के लिए	250.00
9.	निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए स्थायी पास	
	छह महीने के लिए	2500.00
	एक वर्ष के लिए	4000.00
10.	पत्तन के परिष्कद क्षेत्र में प्रवेश करने वाले कार्गो ट्रकों के लिए	10.00
	प्रवेश शुल्क, जिसका भुगतान प्रत्येक प्रवेश के समय सीएडएफ	
	एजेंट द्वारा किया जाता है	

## टिप्पणियां :—

1. लाइसेंस एनएमपीटी या उसके द्वारा प्राधिकृत किसी कर्मचारी द्वारा जारी किया जाएगा ।
2. प्रमार का भुगतान करने पर कोई व्यक्ति स्वतः ही पास प्राप्त करने का पात्र नहीं बन जाएगा ।
3. अस्थायी पास केवल उसी दिन के लिए शून्य से शून्य घंटों तक कैध होगा, जिस दिन के लिए यह प्राप्त किया गया है ।
4. एनएमपीटी पत्तन के विशिष्ट अतिथियों, अन्य महापत्तनों के यात्रा पर आए हुए कर्मचारियों और पत्तन न्याय से संबद्ध अन्य सरकारी अधिकारियों/कर्मचारियों, जो घाट की सरकारी कार्य हेतु यात्रा कर रहे हैं, को निःशुल्क अस्थायी पास जारी कर सकता है । वैध पहचान पत्र धारक पत्तन के कर्मचारियों और एनएमपीटी द्वारा जारी कैध फोटो पास धारक अन्य नौवहन कर्मचारियों से कोई प्रमार एकत्र नहीं किया जाएगा ।
5. केवल हार्बर प्रवेश पत्र धारक व्यक्तियों को उपर्युक्त निर्धारित शुल्क का भुगतान करने पर अस्थायी वाहन लाइसेंस जारी किया जाएगा और यह हस्तांतरणीय नहीं होगा ।

6. परान द्वारा जारी अस्थायी वाहन लाइसेंस के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रभारों की वापसी अदायगी नहीं की जाएगी ।
7. वाहनों के चालकों (स्थायी लाइसेंसधारक) को घाट में प्रवेश करने के लिए भुगतान से छूट प्राप्त है ।
8. लाइसेंस की समाप्ति न हुई अवधि के लिए उपर्युक्त भद्र में शामिल वाहनों के लिए जारी लाइसेंसों के वास्ते एक बार भुगतान किए गए प्रभारों की वापसी अदायगी नहीं की जाएगी ।
9. अवधि समाप्त होने के दिन से पहले 15 दिन के भीतर वार्षिक या अर्द्ध-वार्षिक लाइसेंस का नवीकरण करवाने के लिए आवेदन करने में असफल रहने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है या नवीकरण शुल्क के अतिरिक्त 30/-रुपए प्रति वाहन जुर्माना लगाया जा सकता है ।
10. वाहनों का स्थानित्य बदल जाने के कारण प्रत्येक वार्षिक या अर्द्ध वार्षिक लाइसेंस के हस्तांतरण के लिए 30/-रुपए का शुल्क वसूल किया जाएगा ।
11. मूल लाइसेंस के खराब या अपात्य या गुम होने पर डुप्लीकेट वार्षिक या अर्द्ध-वार्षिक लाइसेंस जारी करने के लिए 30/-रुपए वसूल किए जाएंगे ।
12. केवल न्यू मंगलौर पत्तन न्यास और अन्य महापत्तनों से संबंधित वाहनों अर्थात् मालवाहकों को लाइसेंस धारण करने से छूट होगी ।
13. उपर्युक्त में शामिल न किए गए किन्हीं अन्य वाहनों को एनएमपीटी के विषेक पर दरों के मान के अंतर्गत प्रभार से छूट दी जा सकती है ।
14. लाइसेंस की समाप्ति न हुई अवधि के लिए कोई वापसी अदायगी अनुमत्य नहीं है ।
15. जब एनएमपीटी के अग्र तटीय परिगर के गीतर चलने वाले किरी वाहन के कारण एनएमपीटी की संपत्ति को कोई नुकसान होता है, तब वाहन का स्थानी उसकी जिम्मेदारी स्वीकार करेगा और परिणामी नुकसान के लिए भुगतान करेगा ।
16. स्थायी लाइसेंसधारक वाहन चालकों को घाट में प्रवेश के लिए भुगतान से छूट प्राप्त है ।

### III. तौल मशीन के किराए और घाट कार्गो के लिए वजन के प्रमाणपत्र जारी करने के लिए शुल्क

(क)	तौल मशीन का किराया	:	प्रति टन या उसके भाग के लिए 1.00 रुपया
(ख)	कार्गो के कुल टनभार का प्रमाणपत्र जारी करना	:	प्रति प्रमाणपत्र न्यूनतम 15/-रुपए के शर्ताधीन परेषण (अर्थात् एक आवेदन पत्र में शामिल गान के लिए) के वजन के लिए प्रति टन या उसके भाग के लिए 3.00 रुपए

### टिप्पणियां :-

1. सभी मामलों में उपरिथित श्रमिक संबंधित पार्टियों द्वारा आपूर्ति किए जाएंगे ।
2. जब पत्तन के लिए माल का वजन करना आवश्यक हो अर्थात् माल के संबंध में देय घाटशुल्क की राशि का मूल्यांकन करने के प्रयोजनार्थ प्रभार उपर्युक्त मान के अनुसार लगाए जाएंगे ।
3. भाड़ा अवधि आरंभ होने के 2 घंटे पूर्व तक एनएमपीटी के प्राधिकृत अधिकारी के पास मांग रद्द करने की सूचना न में जाने के मामले में किराया प्रभार की कोई वापसी अदायगी नहीं की जाएगी ।

4. पत्तन प्राधिकारियों द्वारा जारी किए जाने वाले प्रत्येक बुफ्लीकेट प्रमाणपत्र के लिए 10/-रुपए का शुल्क वसूल किया जाएगा ।

**IV. तौल सेतु के प्रयोग के लिए प्रभार**

(क) पत्तन लौरी तौल सेतु पर कार्गो का वजन	दोनों तरफ एक फेरे के लिए 5.00 रुपए
(ख) तौल प्रमाणपत्र जारी करना	उपर्युक्त (क) में प्रभार के अतिरिक्त 25/-रुपए प्रति प्रमाणपत्र
(ग) रेलवे तौल सेतु में वैगन का लौल करने के लिए प्रभार	(i) ब्रॉड-गेज वैगन के लिए 45/-रुपए प्रति वैगन
	(ii) मीटर गेज वैगन के लिए 30/-रुपए प्रति वैगन

**टिप्पणियाँ :-**

1. तौल सेतु का प्रयोग केवल सामान या बिना सामान वाले लारियों या टेलों का तौल करने के लिए किया जाएगा ।
2. उपर्युक्त मद (क) में शुल्क में तौल प्लेटफार्म से गुजरने वाले खाली और भरे हुए दोनों प्रकार के टेले या लौरी के लिए किराया प्रभार शामिल होंगे । उपर्युक्त मद (ख) के अंतर्गत शुल्क वाहन के टेयर और लदे हुए वजन को दर्शाने वाला प्रमाणपत्र जारी करने के अतिरिक्त देय होगा ।
3. घाट क्षेत्र के भीतर पत्तन के तौल सेतु पर टेयर वजन दर्ज करवाने के बाद यदि कोई खाली लौरी सकल वजन दर्ज कराने के लिए लदान के साथ उसी दिन के दौरान पत्तन तौल सेतु पर नहीं लाई जाती है, तब टेयर वजन दर्ज करने के लिए कहने वाली पार्टी को 5.00 रुपए प्रति लौरी की दर पर शुल्क का भुगतान करना होगा ।
4. तौल सेतु पर कर्मचारी एनएमपीटी द्वारा रखे जाएंगे और आदश्यक परिवहन, मजदूरों की व्यवस्था संबंधित पार्टियों द्वारा की जाएगी ।
5. भाड़े की अवधि के दौरान तौल सेतु के प्रयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में भाड़ेदार या किसी व्यक्ति को होने वाले नुकसान या क्षति या जीवन की हानि के लिए एनएमपीटी उत्तरदायी नहीं होगा । किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति को तौल सेतु के प्रयोग के कारण प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में होने वाली सभी हानि या क्षति या जीवन की हानि के प्रति भाड़ेदार एनएमपीटी को हरजाने का भुगतान करेगा । भाड़ेदार का उत्तरदायित्व इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगा कि ऐसी हानि या क्षति या जीवन की हानि पत्तन के किसी कर्मचारी की कार्रवाई या चूक के कारण हुई हो । भाड़ेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अंतर्गत सभी दायित्वों के लिए एनएमपीटी को हरजाने का भुगतान करेगा ।

**V. प्रवेश एवं निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार**

थालक दल थदलने और कोई कार्गो अथवा यात्री उतारे अथवा चढ़ाए	1000/-रुपए
बिना पत्तन सीमाओं के भीतर या बाहर लंगर डालने वाले पोस्ट मास्टर/	प्रति प्रमाणपत्र
स्वामी/एजेंट को प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार	

## अध्याय—VIII

## पंजीकृत कार्गों प्रहस्तन स्कंध के लेवी प्रभार

न्यू मंगलौर पतन न्यास पंजीकृत कार्गों प्रहस्तन कामगार प्रशासनिक स्कंध से कार्गों प्रहस्तन कामगारों की सेवाएँ प्राप्त करने के लिए लेवी प्रभार निम्नलिखित हैं :—

क्र.सं.	विवरण	संबंधित कामगारों की मूल मजूरी पर लेवी का प्रतिशत
(i)	केवल सभी नियाति कंटेनरबंद कार्गों	200%
(ii)	कार्गों की उत्तराई/लदान के लिए 8 या अधिक हेच कामगारों वाले सभी दल और इसके तदनुसार तटीय दल	200%
(iii)	8 हेच कामगारों से कम वाले सभी अन्य दल और उनके तदनुरूपी तटीय दल	50%
(iv)	पारगमन शेड, स्टैक यार्ड, खुले स्टैक यार्ड से उत्तराई जैसे पतन में होने वाले सभी अन्य कार्गों प्रहस्तन प्रधालन	250%

टिप्पणी :—

उपर्युक्त दरों पर लेवी लागू समझौते/स्कीम की संबंधित धाराओं के अनुसार परिकलित प्रोत्साहन मजूरियों सहित कामगार द्वारा अर्जित वास्तविक मजूरी के अतिरिक्त है, जोकि लाइसेंसधारक कुलियों द्वारा एनएमपीटी को देय होती है।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 19th September, 2001

**No. TAMP/18/2001-NMPT**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the New Mangalore Port Trust for a general revision of its Scale of Rates in respect of Vessel-related, Cargo-related and miscellaneous charges as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No.TAMP/18/2001-NMPT****The New Mangalore Port Trust****Application****ORDER**

(Passed on this 9th day of August 2001)

This case relates to a tariff application filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for general revision of its Scale of rates in respect of vessel-related, cargo-related and miscellaneous charges.

**2.1.** The NMPT has reportedly engaged M/s. Technical Consultancy Organisation of Karnataka (TECSOK) for preparing the general revision proposal taking into consideration the various Orders of the TAMP. The NMPT has stated that its proposal is based on the recommendations made by the TECSOK.

**2.2.** The NMPT has given the following reasons for an upward revision in its Scale of Rates:

- (i). The Scale of Rates of the NMPT was last notified in 1995 and 1996; and, hence, the revision is over due.
- (ii). To meet the increased cost of operations on account of pay revision of employees, officers and dock-workers; and, to earn a prescribed return on capital employed (ROCE).
- (iii). The increase in the POL, vegetable oil, fertiliser and phosphoric acid is proposed primarily to offset to some extent the deficit occurring in the Registered Cargo Handling (RCH) Wing, which is a part of cargo-handling activity.

**2.3.** The proposal submitted by the NMPT envisages the following:

- (i). Upward revision of the charges for port and dock facilities i.e., Port dues, Pilotage, and Berth hire by 25%.
- (ii). Changes in the wharfage rates for simplification and increasing the revenue by taking into consideration the competitive rates at the neighbouring Ports as follows:
  - (a). Rounding off of the existing rates for all other commodities to the nearest ten rupees.
  - (b). Increase in the rates of POL, vegetable oil and fertiliser by Rs.10/- PMT.
  - (c). Increase in the rates of phosphoric acid by Rs.15/- PMT.
  - (d). Adoption of a single ad-valorem rate of 0.3% for break bulk cargo.
- (iii). Increase in other Miscellaneous Charges of 25% over the existing rates and simplification of the same by a suitable rounding off.
- (iv). Retention of the container charges at the same level keeping in view the promotional efforts initiated by the port for attracting traffic.
- (v). No change in the wharfage rates for dedicated cargo of MRPL and KIOCL which are fixed on an annual basis.
- (vi). Minor changes in some of the conditionalities to help the Trade.

2.4. The proposal was considered by the Board of Trustees in its meeting held on 5 January 2001. The Board could not arrive at a consensus decision to endorse the proposal. The views of some of the Trustees who were not in favour of the proposal are summarised below:

**Representative of the New Mangalore Port Clearing & Forwarding Agents (NMPCFA)**

- (i). The Return on Capital Employed (ROCE) of less than 18% earned by the NMPT is reasonable considering the stagnant traffic of the General Cargo for which the port is initiating promotional measures; and, as a matter of fact, a return of 18% is not realised in any shipping-related business. By effecting an all-round increase in the port-related charges, the movement of General Cargo at the NMPT will further decrease due to stiff competition offered by the ports like Tuticorin and Mormugao where the port charges are less than those of the NMPT. Moreover, the cost of handling cargo at the NMPT is very high as compared to all the other major ports.
- (ii). The efforts made to divert some bulk cargo traffic from Mormugao to the NMPT will be wasted, as the upward revision in the charges will discourage the importers from coming to the NMPT.
- (iii). The increase in the entry fee for visitors and their vehicles does not affect the total costing; but, the increase in the charges for port-users' pass and for their vehicles, private cargo handling equipments, trucks, trailers tippers and all other related matters is accounted for by the port-users while calculating the costing of import/export cargo. Hence, the old rates should be retained.

**Representative of the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

- (i). The ROCE of the NMPT has been 12.46% in 1999-2000, 12.90% in 2000-01, and is estimated at 11.57% in 2001-02 without the projected change in the tariff. With the projected increase in tariff, it shall be 14.68% in 2001-02. Since, vessel-related charges are in US dollars terms for all vessels other than the coastal vessels, the difference in the devaluation, which is around 8% in actual terms this year, should set off the deficit in the income of the port. Also, as against the RBI Rupee devaluation stated at 6%-7% per year, the projected calculations are done at 4%.
- (ii). Most of the dredging and maintenance of depth has been done for dedicated cargo berths. While it is proposed to increase the vessel-related charges by 25% (for vessels other than dedicated berths), there is no proposal to increase cargo-handling and storage charges of dedicated berths. This is a clear case of cross-subsidisation.

Also, the dedicated cargo is not generating adequate surplus though it forms the major quantum of traffic.

Rupees in Crores

Type of Cargo	Net Projected Surplus of the port		
	1999-2000	2000-01	2001-02
General Cargo & Liquid Cargo	23.12	20.71	19.78
Dedicated cargo	20.73	23.27	26.41
Total	43.85	43.98	46.19

- (iii). Since, the Tuticorin Port and the Mormugao Port are more economical, cargo from Hubli, interior Karnataka, and Mysore outskirts moves via these routes. The proposed revision will send wrong signals to the Trade and more cargo will vanish from the NMPT.
- (iv). The occupancy rate at the berths 1 to 7 is below 30%, on which the entire dock labour force is dependent. The upward revision in the charges will result in decline of the general cargo traffic; and, hence a further decline in the berth occupancy rate. This in turn will be followed by an increase in the levy of dock labour, which is already as high as 380%, 300%, and 200% for different commodities. The NMPT has to be at least at par with the Tuticorin Port and the Mormugao Port if not more economical.

- (v). The tariffs shall not be increased till the market for major commodity of the port and the general cargo, which is presently depressed, picks up; and, the occupancy rate at berths 1 to 7 improves.
- (vi). The transit sheds at the port premises, which are vacant for most of the time can be utilised not only for enhancing the revenues but also for encouraging export-import cargo. The sheds can be leased out for better utilisation.

3. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that the cost statements submitted by the NMPT were based on the cost estimates of 1999-2000 and projections for 2000-01, and 2001-02. Since the financial year was drawing to a close, the NMPT was advised (February 2001) to revise the cost statements based on revised estimates of 2000-01 and projections for 2001-02 and 2002-03.

4. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was circulated among all concerned port-users/ representative bodies of port-users for comments. The comments received from them are summarised below.

**Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI)**

In addition to reiterating its comments made when the Board of Trustees of the NMPT considered this proposal, the KCCI has offered the following comments:-

- (i). The occupancy rate at berths 1 to 7, on which the entire dock labour force is dependent, is below 30% and is further declining due to high charges. And, as a consequence, the dock labour levy has to be increased. The NMPT must come out of this vicious circle by reducing the rates and thereby maximising the berth occupancy rate and hence, the income of the Port. The following suggestions have been made in this regard:
  - (a). For the last 20 years the Port has not raised the datum of 70 MT per gang per shift to a realistic level in spite of the increase in the productivity of labour achieved due to mechanisation in handling of goods, containerisation, etc. As a result, the workers keep getting incentives in a routine manner over and above the datum level of work. Apart from that, a 'ghost' money for executing the work (which is more than 100% of wages and incentives) is also extracted. The NMPT has not made efforts to discipline the labour and eliminate the payment of 'ghost' money. Steps must be taken to dismiss 'ghost' workers.
  - (b). The manning levels in the port labour in most of the cargo-handling operations and in particular the grab-handled cargoes are extremely high which need to be downsized to realistic levels.
  - (c). Over-aged, sick, and absentee workers shall be checked medically and compulsorily retired.
- (ii). Rents charged for the transit sheds/godowns shall be reduced; and, permission must be granted for employment by Licensed Stevedores of other workers for loading and unloading in these sheds/godowns.
- (iii). Wasteful expenditure / investments such as construction of a new administrative building for the NMPT offices at a cost of Rs.9 crores, etc. are not warranted in view of the recent renovation of the existing building.
- (iv). The fact that a majority of producers from Mangalore are exporting their goods from Cochin, even after paying a freight of Rs.17,000/- per lorry, speaks about the rates charged and the facilities provided at the NMPT. Any further increase will drastically reduce the handling of general cargo at the NMPT.

(v). The proposal to increase the charges on the grounds that other Government departments like Railways and Indian Airlines also increase their prices regularly or, that the other Ports have already increased their rates, is not justified. The decision must be taken by considering the overall situation prevailing in the port.

Since handling of general cargo is below 30% of the capacity, the rates need to be revised downwards; or, at least, the existing rates may be maintained.

(vi). The NMPT has repeatedly stressed that the Port is not getting a return of 18% on its capital employed. In the present day economic scenario, 11% to 12% net return earned by the Port is an excellent return when compared to a return of 4% (net of taxes) on investments in the residential/commercial complexes, and about 4% to 5% in good companies, on the total capital invested by them. The same is about 9% to 10% in the Banks, which is likely to come down, and stabilise at 6% to 7% on account of banking services becoming global from 1 April 2001.

(vii). An exchange rate of US dollar at Rs. 43.60 is considered with an appreciation of 4% per annum; however, devaluation of rupee predicted at 7% to 8% every year by Financial Analysts will invisibly add up to the port's projected profits.

(viii). The guidelines of TAMP circulated at the time of Chennai Workshop (February 1998) about marginal cost pricing, capacity utilisation, inventory management, cash balances, etc. are not followed by the NMPT in this proposal.

(ix). The TECSOK report has made a comparison of the NMPT costs with those of the neighbouring Ports; but, has failed to take into consideration that the Cochin Port, the Mormugao Port, and the Tuticorin Port have already obtained the ISO 9002 certificate while the NMPT has not adhered to any of the International standards.

#### Mangalore Steamer Agents' Association (MSAA)

(i). Port Trust being a highly labour intensive organisation, its returns cannot be compared with those of the commercial establishments. Even such commercial establishments are unable to achieve a return of 18% these days.

(ii). Till the issue of surplus staff / labour redundancy is satisfactorily solved by the Port, the rate of return on the capital employed may be brought down to 10%.

(iii). Contrary to the TAMP guidelines, there is a glaring indulgence in cross-subsidisation. A considerable portion of the proposed increase of 25% in the vessel-related charges shall be applied towards reduction in wharfage, labour levy, etc.

(iv). The extent of cross-subsidisation by way of reduction in wharfage for the cargo handled at Jetty No.10 must be limited to the additional revenue generated from the vessels handled at that particular Jetty.

(v). The port has invested a huge amount of capital in developing vast areas of covered and open storage space which are lying grossly under-utilised. A cost-effective and hassle-free system will certainly induce the cargo interests to utilise this facility, which will augment the returns to the otherwise infructuous investment.

(vi). The hike in the vessel-related charges shall not exceed 10%.

(vii). Ways and means should be devised to activate loss making operations into profit making ones rather than taking it as a *fait accompli*.

(viii). The Port has proposed to hike the fee for C&F and Steamer Agency Licences by 25%; however, the same does not fall under the ambit of the Port Trust; and, it is the prerogative of the Custom House to issue such Licenses under the Indian Customs Act, 1962.

### **Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL)**

- (i). Iron Ore business is dependent on sea borne trade. Any arbitrary increase in handling / facility cost will have a detrimental impact on the trade.
- (ii). The charges of the dedicated berth at the NMPT are worked out on an annual basis taking into account the cost of maintenance dredging, management and general administration, common facilities, and a fixed return based on the MOU signed with the Port. The indirect effect of the proposed revision on it shall be that its buyers who are the charterers of the ships will have to pay higher charges.
- (iii). The NMPT must attempt to get a return of 18% on the capital employed by it by adopting various measure of achieving good productivity.
- (iv). With the proposed revision, the landing cost of limestone and coke and the handling cost of export of pig iron will go up. This will make it impossible to compete with the other countries in the international market.
- (v). The increase in profit on account of the exorbitant appreciation in dollar exchange rate has not been taken into account while suggesting the proposed rates.
- (vi). Adequate measures must be taken to reduce the manpower, which appears to be on the higher side when compared to the traffic handled at the NMPT.
- (vii). The same old datum level of 70 tonnes per gang per shift fixed for manual loading / discharging is prevailing even after introduction of the mechanical handling system. The datum level has to be increased to achieve a reasonable productivity level.

### **The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)**

- (i). Though the container-related charges have been spared from any tariff increase on account of wharfage and storage charges, the NMPT has put a separate proposal to increase the container handling charges.
- (ii). A steep increase of 25% in the vessel-related charges will have a direct impact on the slot hire cost payable by the Lines to the feeder operators and will adversely affect the container traffic. Considering the size of the container vessels and the average level of the volumes currently handled, the increase in the charges will result in increase in the cost by Rs.650 per TEU; and, including the effect of the proposed increase on account of fixation of higher charges for TIL Grove RT 880-75 MT capacity mobile cranes and the revision in the container handling charges, the overall cost increase will be Rs.1000/- per TEU, which will be unaffordable.
- (iii). The container traffic at the NMPT is not even 1% of the total container traffic (of 15000 TEU per annum) available in the region and is at its infancy stage; any increase in the charges will divert the cargo to the competing ports in the region, adversely affecting the growth of the container traffic.
- (iv). The TAMP is requested to maintain 'status quo' in the tariff for the container traffic as both the shipping lines and the NMPT have worked hard to promote the container business at the NMPT.

### **Larsen & Toubro Limited (L&T)**

- (i). Within a period of 2 years since commencement of business, the L&T handles over 30% of the total dry cargo at the NMPT and any increase in the port charges will adversely affect the cost of transportation.

(ii). The NMPT must consider an appropriate volume discount scheme for the wharfage charged for business above 3 lakh tonnes per annum as shown below:

<u>Quantity shipped</u> (In lakh tonnes)	<u>Volume discount</u> (Rupees per tonne)
More than 3 lakh tonnes.	20/-
More than 4 lakh tonnes.	30/-

The reasons for requesting the discount are as follows:

- (a). A guarantee for handling 3 lakh tonnes per annum of cargo against the quantity of 2 lakh tonnes per annum, as expected by the port is given.
- (b). The NMPT is willing to allow a volume discount for the business above 3 lakh tonnes per annum.
- (c). The TAMP also holds similar views subject to the minimum guaranteed traffic, thus keeping the interest of the port in mind that the wharfage is not reduced and at the same time the user is also benefited on cargo over the minimum guaranteed traffic.
- (d). The operational efficiencies achieved while handling the bulk cement cargo includes, a quick turnaround of the vessel, dust-free self-discharging operations, and berth occupancy of 6 days a month for cement cargo for the guaranteed 3 lakh tonnes of cargo (thus leaving the wharf free for the NMPT for the rest of the month for commercial exploitation).

#### The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The proposal of the NMPT to increase the rates to the extent of 25% is very high when compared to the rates charged at the Mormugao Port.
- (ii). The proposed hike will not only hamper the growth of coastal shipping but also adversely affect the coastal traffic movement in the NMPT.
- (iii). Since the freight for voyage charter tankers are based on the world scale of rates (compiled on a yearly basis i.e., from January to December) and are determined by taking into account the current port charges, any increase in the middle of the year is unjustified as the burden shall be borne by the shipowners only. If the revision is to be effected, the implementation of the same must be made effective from January 2002 after giving due intimation to the World Scale Association Ltd.
- (iv). It is proposed to introduce a system of charging berth hire on hourly basis instead of per 8 hours shift so as to enable the owners to pay for additional 1 hour if used, and not for a minimum 8 hours.
- (v). The SCI shall be given incentives for handling the dedicated cargo of MRPL which constitutes the maximum traffic rather than being penalised in form of increase in the port charges. The drastic increase, if effected, will compel the SCI to curtail operations at the NMPT.
- (vi). The port charges shall not be increased and the port must aim at high volume of traffic rather than increasing the port charges to attain the required margin.

5.1.1. A joint hearing in this case was held on 7 April 2001 at the NMPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

#### New Mangalore Port Trust (NMPT)

- (i). The last revision was done 5½ years ago. Hence, another revision is overdue.

- (ii). The ROCE, on an actual basis, has been alarmingly low and is declining.
- (iii). The upward revision in the charges is required on account of major wage revision and increase in the fuel cost which pushes up the maintenance and dredging cost.
- (iv). We do not also want cross-subsidisation; but, discontinuing it can only be gradual.
- (v). The situation of the RCHW Wing is a 'fait accompli', our manoeuvrability is limited, but we have proposed reduction in levies.
- (vi).
  - (a). The regular workers get work for 2.7 days per month but all the workers have nevertheless to be paid.
  - (b). We do not know who is away from Mangalore. Ghost / Badli workers may be there but we do not know.
  - (c). Productivity has increased, the users need not, therefore, complain.
- (vii).
  - (a). It is incorrect to say that the dredging is not relevant to Berths 1 to 7; it is relevant to all the berths.
  - (b). Capital-dredging cost has been borne by the MRPL and the KIOCL. Maintenance dredging cost is allocated in proportion to the traffic.
- (viii). Construction of a new administration building has been approved by the Government under Plan Schemes and there is no arbitrariness about it. In any case, the project has not yet been awarded; its cost, therefore, is not included in our computation.
- (ix). The exchange rate fluctuations are not enough to offset the deficits elsewhere. We do not unjustly benefit.
- (x). Life norms of equipment are fixed according to the Government Guidelines.
- (xi). Section 53 of the Major Port Trusts Act empowers the Board to give temporary suspension of tariffs. The TAMP cannot take away that power; we are taking legal advice.
- (xii). We will refund the provisional increase, if necessary. Likewise, for provisional reduction (of levy), if necessary, they must be prepared to pay more.
- (xiii).
  - (a). It is not possible to discontinue the levy; otherwise, wharfage may have to go up by another 30%.
  - (b). The RCH is our total labour; there is no other operating expenditure on account of wages.
- (xiv). The ROCE is computed only on net block i.e., after depreciation.
- (xv). The KCCI cannot suggest a change in the accounting system prescribed by the Government and endorsed by the C&AG. This issue cannot be agitated before the TAMP.
- (xvi). The formula for general revision is different and the formula for individual item is different. It cannot, therefore, include the individual formula in the general revision.
- (xvii). It is wrong to talk about cross-subsidisation by POL. The general cargo was responsible for the initial growth of the port. POL came much later. The multiplier effect is caused by the general cargo.
- (xviii). How does the change of the 'datum' matter for the tariff? The cost will still be the same.

- (xix). The Government has appointed an adjudicator to consider the revision in the manning levels fixed 20 years ago. Let us wait.
- (xx). The revision of the datum will cause a total stoppage of work.

**Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI)**

- (i). The capital block is over estimated. The MRPL / the KIOCL funded assets shall not be taken into account.
- (ii).
  - (a). The working capital cannot be just current assets minus current liabilities; there has to be a reasonable requirement.
  - (b). The interest shall be omitted.
  - (c). An amount of Rs.552,556,846/- relating to the amount in fixed deposits and CD must be omitted from the capital employed.
- (iii). The port has plenty of resources. It does not need working capital at all.
- (iv). The ROCE has to be separate for debt and equity.
- (v). The double counting of interest shall be eliminated.
- (vi). Depreciation has not been taken into account for computing ROCE.
- (vii). A comparison with the neighbouring ports is not valid. They have ISO 9002 certificates, the NMPT does not have one.
- (viii). Wrong computations have crept in the exchange rate fluctuation as per the TECSOK report.
- (ix). The warehouses/sheds, etc., can be put to a better use. The NMPT must come up with innovative approaches which the TAMP should also encourage.
- (x). 'What the traffic can bear' must be replaced by 'efficient pricing system' as propagated by TAMP.
- (xi). Please reckon with our written submission about dredging charges and levy.
- (xii). The cost of the dredging is unreasonably dumped on the general cargo berth.
- (xiii). The recommendation given in the DRDO Report has not been considered at all especially regarding reducing the surplus labour. The DRDO report itself refers to 'Ghost' workers.
- (xiv). We agree that the productivity has gone up by 10 times but datum has remained the same. This is at the root of all problems.
- (xv). A space audit must be conducted to determine the need of a new building.

**Mangalore Refinery and Petro Chemicals Limited (MRPL)**

- (i). The wharfage is high at the NMPT. Other major ports on the West Coast charge much less. As a result, export of our products has become less competitive.
- (ii). With regard to the exchange rate fluctuations, the ceiling anticipated has already been reached; from now on the port gets an additional cushion.
- (iii). Cross-subsidy burden on oil shall be reduced.

**Association of New Mangalore Port Trust Stevedores (ANMPTS)**

- (i). The manning levels which were fixed 20 years ago are very high and need revision.
- (ii). Datum fixed is very low and needs to be revised especially for mechanically handled cargo.
- (iii). The estate of the port is hopelessly under-utilised. The godowns have been idle for many years.
- (iv). The labour gang cost is very high. Private labour is 5 times cheaper.

**Kudremukh Iron Ore Company Ltd. (KIOCL)**

- (i). It has to be kept in view that any increase in the vessel-related charges will make our operations (i.e. import of raw material) unviable.

**Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)**

- (i). Since the container traffic is nominal, a 20% increase will have an effect of about Rs.2,600/- more per TEU. This will kill the container traffic. Therefore, exempt the container vessels from this revision.
- (ii). The container traffic at the port is yet to grow. Be sympathetic, and let the traffic grow. When the advantages of scale is available, increase in charges may be considered.
- (iii). The TAMP must fix the rates; the NMPT must not levy provisional rates.
- (iv). The equipment used for container handling is very old. If the port invests on new equipments, the productivity will dramatically increase.

5.1.2. At the joint hearing, the NMPT furnished a copy of the cost statements based on the revised estimates for 2000-01 and projections for 2001-02 and 2002-03.

5.2. The salient points of the comments made by the MRPL and the KCCI in their written submissions furnished at the joint hearing are summarised below:

**Mangalore Refinery and Petro Chemical Limited (MRPL)**

- (i). Considering the fact that vessel-related charges of the port and similarly the wharfage on many products at the port is higher as compared to that of Tuticorin Port and Mormugao Port, the increase in the charges may not be essential.
- (ii). A return of 18% is very high for a service sector. Also there are certain assets, which are funded by the users through loans on which return may not be given. Dredging is funded to the extent of 75% by the users through wharfage on their cargo. This necessitates review of the costing system of the port.
- (iii). The proposed increase from Rs.80/- to Rs.90/- in the wharfage charge on the POL product is not appropriate considering the wafer-thin margins of the refinery, internationally. The wharfage rates at international level are stated in terms of 1 cent/tonne as compared to almost US dollar 1.80/tonne prevailing at this port.

Further, the wharfage rates at other Indian ports are 50% lower than the rates prescribed at the NMPT.

- (iv). Volume discounts must be introduced to encourage more traffic.
- (v). The reason for non-achievement of a return of 18% on the capital employed is not because the income realised by the port from the operations of the jetty number 10 is netted out against the expenses for operations of the jetty; but, perhaps, because the

port is adding up/spending more capital into the gross block which does not generate the required return.

- (vi). An additional import of POL products to the extent of 5 lakh tonnes as estimated by the port is not foreseen by the MRPL as its refinery is catering to the entire requirement of Karnataka.
- (vii). The wharfage on petroleum products subsidises the wharfage on other products, which needs to be gradually reduced. The traditional form of increasing charges on POL products may kindly be re-looked into by the TAMP as the oil industry is facing international competition.

**Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

The method adopted by the NMPT for computation of the return on capital employed is erroneous. The following arguments are submitted in addition to those already submitted for consideration:

- (i). The net block of assets as on 31.3.2000 shown as Rs.32,667.90 lakhs includes a sum of Rs.22,123.59 lakhs under the head 'Schemes' which are the investments made in capital assets of the NMPT by MRPL/HPCL/KIOCL. The same cannot be taken since for all these Schemes, investments have been made by those companies and the loans taken are also serviced by them. If assets are considered for computing the capital employed, then the notional income (being the difference between the actual charges levied to these companies at a concessional fixed rate and the charges which should have been collected from them at the usual commercial rate had they not undertaken to build these assets at their own cost) should also be taken into consideration for computing the return on the capital employed. In the absence of such treatment, the assets under the net block of Schemes are to be excluded from the total net block of assets and the balance only shall be considered for calculating capital employed by the NMPT.
- (ii). In the computation of current assets, a sum of Rs.12,479.38 lakhs has been shown as cash and bank balances, out of which a sum of Rs.5,525.56 lakhs has been shown as Fixed Deposit / C.D.'s in the Annual report. Considering the fact that normally a Port User has to pay in advance for availing the services at the port, not more than 10% of the above mentioned amount may be necessary to form part of the working capital. The entire balance of Rs.12,479.38 can never be considered as part of the working capital; and, the sum of Rs.5,525.56 lakhs kept in Fixed Deposit/C.D. must be excluded.
- (iii). The net surplus as per the Revenue Account for the year ended 31 March 2000 is Rs.5,572.08 lakhs. For purposes of finding out the return on the capital employed, the interest on investments and F.D.'s / C.D.'s and cash balances will also have to be excluded from the total income. The total interest so earned and included in the income works out to Rs.879.10 lakhs.

With these modifications, the return works out to 29.93%, which is much beyond the expected percentage of 18%. Needless to say that if only 10% of the Cash and Bank balances amounting to Rs.124.79 lakhs were to be taken as a reasonable amount to be included in the working capital (and that is more than a months expenditure) the resultant percentage of return on the capital employed will come to a whopping 47.05%, which is nothing short of profiteering. Hence, the justification given for hike in tariff is not tenable.

6.1. The revised cost statements furnished by the NMPT at the time of joint hearing and the proposed conditionalities in the Scale of Rates were scrutinised; and, the NMPT was requested to furnish additional information/clarification arising out of its revised proposal.

6.2. Some of the important points on which additional information/ clarifications were sought are as follows:

- (i). Reason for assuming lower income in the Port & Dock facilities (PDF) for the financial year (FY) 2000-01, 2001-02 and 2002-03 than the FY 1999-2000 even though the traffic projections indicated are higher for the same period as compared to 1999-2000.
- (ii). Separate cost statements for dedicated cargoes of MRPL and KIOCL and for different activities viz. PDF (excluding MRPL and KIOCL), POL (other than MRPL), Cargo handling and storage (excluding dedicated cargo and POL) and estate as well as consolidated statement for the port as a whole.
- (iii). Computation & details of the working capital in accordance with the Guidelines prescribed.
- (iv). Additional income on account of exchange rate fluctuations for the vessel-related income and the exchange rate at which it is considered.
- (v). Basis of apportionment of common expenditure between the various activities.
- (vi). Re-statement of the coastal vessel rates to maintain a disparity of 30% between the rates of foreign-going and coastal vessels.
- (vii). Deletion of provisions in the Scale of Rates which are not tariff related matters.

6.3. After several reminders, the NMPT has responded to the queries raised by us.

6.4. Some of the important points stated by the NMPT in addition to the submission of the requisite information called for are as follows:-

- (i). In spite of increase in the overall traffic, lower income is projected for the following reasons:
  - (a). Change of unit of berth hire charges from 24 hours to 8 hours;
  - (b). Consideration of GRT of oil tankers excluding the segregated ballast tank, which reduces the overall GRT of vessels at the port. The segregated ballast tank ranges between 14% to 20% depending on the oil tanker design; and also, substantial proportion of the GRT of vessels at the NMPT is on account of oil tankers.
  - (c). The income projections of the vessel-related charges taken into account (with the change) are, however, more than those without the change.
- (ii). The detailed cost accounting system is yet to be implemented in the Port. While Revenue income in respect of Jetty No.10, forms part of the cost statements, no vessel related income can be computed in respect of berth number 8 as the same has been merged with the general account.

Cross-subsidisation is taking place between the principal activities. In cargo handling and storage (general cargo), liquid cargo and POL is cross-subsidising other general cargo and RCH wing. One of the major income generating commodities is LPG, which contributes substantially to such cross-subsidisation. [The NMPT did not submit a separate cost statement for POL (other than for the MRPL jetty) handling activity].

- (iii). The capital employed is arrived at by adopting a method prescribed by the C&AG for the purpose of annual accounts.

- (iv). The exchange rate fluctuation has not been considered in the format prescribed by the TAMP; the then existing dollar rate has been considered while preparing the revised estimates and budgeted estimate. An additional income of 2% considering the average 4% appreciation of the foreign exchange as suggested by the TECSOK is accepted.
- (v). The recommendation (No.32) of the Directing Group on Simplification and Rationalisation of Port procedures provides for a concessional rate of  $66\frac{2}{3}\%$  to 75% in respect of coastal vessels has been implemented. Further increase in rates for maintaining the difference of 30% may be reconsidered by the TAMP.
- (vi). The basis of apportionment of the management and general administration overheads has been explained.
- (vii). With respect to the conditionality regarding a rebate of 20% in the berth hire charges when the wharf crane is not used appears to be too low. It is stated that while integrating crane charges into composite berth hire rate, the average expenditure on operation and maintenance of wharf cranes and the total GRT berth days at general cargo berth where cranes are installed have been considered; and, it works out to Rs.0.20 per GRT. Hence, the cranage rebate added to the berth hire is only 20 paise per GRT per day in respect of berths where wharf cranes are not provided. The existing provision of rebate is Rs.0.20 for coastal vessel and \$ 0.01 for foreign going vessels for 24-hour berth hire. Hence, 20% rebate proposed may be accepted and the corrected rates for berths No.2, 3 & 4 (with cranes) and other berths separately be fixed.
- (viii). With respect to the query about proposing separate berth hire charges for the group of berths having similar facilities and for KIOCL, it is stated that distinct rates have been provided on the basis of GRT on different classes of vessels as follows:
  - (a). Tankers – Foreign-going / coastal; and,
  - (b). Vessels – Foreign-going / coastal (occupying berths other than 2,3 and 4).
  - (c). Vessels occupying berths 2, 3, and 4 where cranage charges are levied.

No separate distinction is made in respect of berths where dedicated cargo is handled viz., MRPL Berth (Jetty No.10) and KIOCL Jetty (Berth No.8). Hence, no separate rate for KIOCL berth is considered necessary.

6.5. The NMPT has subsequently sent the following information and documents as requested by us:

- (i). A copy of the draft revised Scale of Rates.
- (ii). Calculation of the increased coastal income for maintaining 30% disparity between the foreign-going and coastal vessels taking the exchange rate of Rs.45/- per US dollar.
- (iii). Details of the capitalised expenditure with reference to the NMPT and the MRPL Scheme.
- (iv). The capacity and the estimated traffic details for the year 2001-02 and 2002-03, respectively, in respect of the new Jetties 11 and 12.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The NMPT has formulated this proposal with the primary objective of recovery of cost and to achieve the maximum permissible return on capital employed. Even though the NMPT has appointed a professional consultant to formulate its proposals, we are

constrained to observe that no rationalisation or simplification of the existing Scale of Rates have been proposed. Even the cost statements furnished by the port in support of the proposal, have had to be modified by us extensively.

(ii). The allocation of cost of rendering services is slightly different in the case of NMPT when compared to other major ports since a different methodology is adopted to arrive at wharfage rates realisable on cargo handled at the dedicated berths for the KIOCL and the MRPL. It is noteworthy that the cargo handled at the dedicated facilities form a major chunk of the total cargo handled at the port. In both the cases, the wharfage rate realisable are calculated based on the methods prescribed in the respective MOUs between the users and the port.

It is relevant here to mention that the return on capital employed on the dedicated facilities are not allowed based on the maximum limit of 19.5% fixed by this Authority. The ROCE in these cases is determined again by the provisions contained in the respective MOUs. In the case of KIOCL, this Authority notifies the wharfage charges realisable on an annual basis after verification of the allocation of expenditure by the user. In case of wharfage realisable on the cargo handled at the MRPL jetty, this Authority had already passed an Order on 19 July 2000 setting out the guidelines to be followed for calculation of wharfage. While vessel related income and expenditure pertaining to the dedicated berth is counted for the purpose of arriving at the wharfage in the MRPL case, the wharfage charges in the case of KIOCL berth is calculated with reference to cargo handling expenditure only alongwith apportionment of dredging and overhead expenditure. It will be useful for the port to reconsider the working of wharfage in the case of KIOCL and to follow the principles set out in the case of MRPL for determining the wharfage rate for KIOCL cargo also. This will enable a comprehensive review of the cost position relating to iron ore handled at the KIOCL's dedicated berth.

(iii). As has been mentioned earlier, this Authority has already passed an order setting out the guidelines to be followed for calculation of wharfage on cargo handled at the dedicated MRPL jetty. The wharfage charges are, however, not notified even now as the NMPT has not submitted the calculations. It is understood that the MRPL has filed a writ in the High Court of Karnataka about the wharfage charges payable. The High Court has already passed an interim order to levy Rs. 60 per tonne of wharfage on cargo handled at the dedicated jetty.

Notwithstanding the above position, the NMPT has adopted the method set out in this Authority's order dated 19 July 2000 for estimating the wharfage charges on the MRPL jetty for the purpose of this exercise. The projections given by the NMPT in this regard are accepted only for the purpose of analysis of the cost statement in this exercise without prejudice to the matter pending before the High Court of Karnataka.

(iv). In the guidelines issued by this Authority for calculation of wharfage on cargo handled at the MRPL jetty, a return on investment has been allowed to the extent of 3% contribution towards renewal, replacement and modernisation reserve as also the actual amount of repayment of loan during the year apart from interest payable on loan. Since depreciation of assets is considered in the calculation, it is available for repayment of loan. It is noteworthy that this Authority has allowed the additional amount equivalent to repayment of loan to be considered in the calculation in order to take care of the cash flow problems. Since the amount of depreciation is also available for repayment of loan, the NMPT while arriving at the wharfage charges shall consider only the excess of instalment of repayment of loan over the amount of depreciation already accounted under the operating expenditure.

(v). As per the policy decision of the Government, coastal vessel tariffs are prescribed at 70% of the foreign-going vessel tariffs. Further, coastal vessel rates are prescribed in rupee terms whereas foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity (which may have widened due to depreciation of the Indian rupee vis-à-vis the US dollar since the last revision) has to be restored to the level of 30% at the time

of tariff revision. Even if there is no revision of rates for foreign-going vessels, the rates for coastal vessels need to be re-stated to restore the disparity to the accepted level. This means an additional income to the port even without revision of the existing vessel related charges on foreign-going vessels. The NMPT has not considered this additional income in the cost statement. On being pointed out, the NMPT furnished an estimation of additional income considering an exchange rate of 1 US \$ = Rs. 45.00. Since the current exchange rate is around 1 US \$ = Rs.47.00, adjustments have been made in the estimation of the additional income and included in the cost statement for Port and Dock Facilities. In the cost statement for the port as a whole, however, the additional income on account of re-statement of coastal vessel rates has been considered net of the additional income relating to the MRPL jetty. This has to be done since the vessel related charges of the MRPL jetty are considered for determining the wharfage rate and the wharfage rate calculations for the MRPL facility submitted by the Port have not been altered.

- (vi). The port has not considered additional vessel related income that may accrue on account of fluctuation of foreign exchange rate during 2001-02 and 2002-03. As was done in the case of other major ports, additional income on this account has been estimated at 3% and 6% of the vessel related income from foreign-going vessels for the years 2001-02 and 2002-03 respectively and included in the cost statement.
- (vii). Pilotage fee includes the services of inward and outward pilotage and one act of shifting. Even though this prescription is available in the existing Scale of Rates of the port, there is no provision to charge shifting charges for any additional act of shifting. On being pointed out, the port has proposed to levy shifting charges 25% of the pilotage charge. The additional income on this account as estimated by the port at Rs. 7.5 lakhs per annum has been considered in the cost statement.
- (viii). The finance and miscellaneous income considered by the port includes income from interest on short-term deposit rates. As the short-term fixed deposits cannot be considered as a part of working capital for reasons given elsewhere in this analysis, this income has been excluded from the head FMI in the cost statements.
- (ix). The projected expenditure for 2002-03 has been estimated by the Port by increasing the expenditure for 2001-02 by different percentages ranging upto 13%. This Authority has already decided in the cases of other major ports that projected expenditure for future years be computed by applying 10% increase which is considered adequate to take care of inflation and the liability on account of future wage revision. In line with this decision, the projected expenditure for the year 2002-03 shown in the cost statement has been limited to an increase of 10% over the expenditure for the year 2001-02.
- (x). The port has excluded the income relating to MRPL and KIOCL Schemes in the cost statement for cargo handling and storage (excluding MRPL and KIOCL). The corresponding expenditure on these schemes have, however, not been excluded from the statement! While the direct expenditure allocated in the cost statement for the MRPL and KIOCL Schemes have been deducted in our computation, the other elements of expenditure relating to F&M expenditure, management and general expenditure and depreciation (in case of the MRPL Scheme) could not be deducted as the break-ups of these expenditure are not readily available.
- (xi). The income and expenditure relating to the RCHW Wing are considered under the cost statement relating to cargo handling and storage (excluding MRPL and KIOCL). Since the financial result of the RCHW Wing working is in deficit, the inclusion of it in the residual cargo handling activity tantamounts to the deficit being sought to be subsidised by the cargo handling activity. The issues of surplus labour and allocation of cost thereon were examined more pointedly by this Authority in a case relating to handling of manganese ore at the Visakhapatnam Port Trust. In that case, this Authority found it appropriate to spread the cost of surplus labour over the entire cargo traffic. By including the revenue position of the RCHW.Wing, the NMPT has attempted to spread over the labour redundancy to all cargo (except the dedicated

facilities). The approach adopted by the NMPT is, therefore, approved. That being so; no modification in the cost statement relating to the RCHW Wing income and expenditure is made.

- (xii).- The computation of working capital made by the port considers the entire cash and bank balances as a part of current assets. The cash and bank balances include balances relating to investment of specific funds and the escrow account relating to the MRPL Scheme. Since the balance of the specific funds cannot be considered for the purpose of computing working capital and thus the capital employed, the cash and bank balance have been excluded from the computation of working capital. Because of this deduction, the working capital works out to a negative figure. For the purpose of this analysis, the working capital has, however, been considered as nil. Incidentally, this issue has also been agitated by the KCCI with a slightly different reasoning.
- (xiii). The port has considered a return on capital employed of 18% in the cost statement submitted by it. Since this Authority has been allowing return on capital employed at 19.5%, the rate of return on capital employed considered by the port has been revised. Double counting of interest on loans considered once in the expenditure to arrive at the net surplus and again as a part of return on capital employed has also been eliminated.

The KCCI has also suggested prescription of a separate rate of return for debt and equity. This Authority has adopted the cost-plus system of tariff determination considering the practical difficulties encountered by the Ports in adopting any other performance related pricing methods. For the purpose of determining the return on capital employed, the system followed earlier was adopted with a minor modification with reference to the rate of return. This Authority has already recognised the need to review the existing system of allowing return on capital employed in the cases of Major Port Trusts. It is noteworthy that a modified method of allowing return on investment in the cases of Private Terminals with reference to different sources of funds in their capital structure has already been prescribed. It has also been decided that the ROCE allowed in cases of Major Port Trusts will be reviewed shortly. The review will take into account not only the quantum of return allowed but also the issues of allowing return on capital employed in relation to social obligation/unproductive or under utilised assets as well as monitoring of utilisation of funds from the two mandatory reserves for which contribution @ 3% each is allowed through tariffs. Till the review is completed and a modified method is introduced, the existing system has to continue. It will not be appropriate to make a change in the method at this stage only in respect of the NMPT.

- (xiv). The port has considered a ROCE at the rate of 18% (revised by us to 19.5%) on the entire capital employed including those relating to the MRPL and KIOCL Schemes. Since ROCE determination under the MRPL and KIOCL Schemes is governed by the respective MOUs, which may not be equivalent to 19.5% of the capital employed, the port cannot pass on the unrealised return from these two schemes to the other users. In case of the MRPL Scheme, this Authority has already decided to allow only 3% return on the assets financed by the MRPL and 18 / 19.5% on the assets financed from the NMPT resources. In addition, an amount equivalent to repayment of loan in excess of the amount of depreciation and interest payable only is to be considered. In the case of KIOCL Scheme, interest actually paid and that payable @ 5% on the balance of loan as on 1 April 1980 plus return @ 6% on the investment of Rs. 40.33 crores only are allowed. The excess ROCE considered by the port on account of these two schemes has accordingly been deducted.

(xv). The net blocks of assets considered by the NMPT under different individual statements do not tally with the individual cost statements. The position of the total net block given by the port and those relating to the MRPL and KIOCL are shown below:

Year	Total net block	MRPL Scheme	KIOCL Scheme	(Rs. In lakhs)
				Residual net block available
1998-99	30755.40	18993.16	3228.00	8534.24
1999-2000	32667.90	18945.49	3178.10	10544.31
2000-2001	35727.77	21406.28	3130.44	11191.05
2001-02	34876.90	20767.07	3082.78	11027.05
2002-03	33898.95	20127.86	3035.12	10735.97

The residual net block available relates to the residual port and dock facilities, cargo handling facility and also railway and estate activities. The total of net block considered under cargo handling (excluding MRPL & KIOCL) and the P&D activity is much more than the residual net block available for distribution between these activities. A correction of the net block in the consolidated cost statement for the port as a whole has, therefore, been carried out. Similar moderation in the individual cost statements has not been possible as the break-up of assets between various activities is not available.

(xvi). Subject to the analysis given above, the cost statements for (a) all principal activities (port as a whole); (b) port and dock facilities; and, (c) cargo handling and storage activity (excluding MRPL and KIOCL Schemes) have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I(a)**, **Annex-I(b)** and **Annex-I(c)** respectively. The statement for the entire port shows a net surplus after return of Rs. 739.58 lakhs for 2001-02 and Rs. 355.42 lakhs for 2002-03.

A summary of the cost position reported by the NMPT and disclosed by the modified cost statements is given below:

Activity	Average of surplus (+) / deficit (-) as a percentage of operating Income Indicated by the NMPT	Average of surplus (+) / deficit (-) as percentage of operating Income disclosed by the modified cost statement.
(a). All principal activities	(-) 26.55%	(+) 2.74%
(b). Port and Dock facilities	(-) 72.67%	(-) 22.28%
(c). Cargo handling and storage activity	(-) 11.98%	(-) 5.52%

The modified cost statement for the port as a whole shows an average surplus of 2.74% for the years 2001-02 and 2002-03. If cross-subsidisation between the activities is allowed to continue at the existing level, any upward revision of tariffs except revising the charges for coastal vessel to restore the differential between the foreign-going vessels to a level of 30% with reference to the current rate of foreign exchange is not justified.

(xvii). The cost statement for cargo handling and storage (excluding the MRPL and KIOCL Schemes) shows a marginal average deficit of 5.52% for the two years under consideration. If the effect of exclusion of depreciation and F&M expenditure allocation shown in the cost statement for the MRPL and KIOCL schemes is considered, and these figures are accordingly adjusted in the cost statement for cargo handling and storage activities, the deficit will, however, reduce. Likewise, if adjustment of net block of assets pertaining to this activity is correctly estimated for reasons given in para 7(xv) above, the deficit position will further go down. Since the port as a whole shows a surplus, and since the existing level of cross-subsidisation is

to be allowed to be continued, there appears no need to revise the rates for cargo related activity unlike as proposed by the port.

(xviii). The cost statement for port and dock facilities shows an average deficit of 22.28% for the two years in reference. This deficit will reduce further if correct allocation of net block of assets pertaining to this activity is considered for reasons given in para 7(xv) above. Further, the port has stated that it has added two jetties for handling liquid cargo and the capitalised cost thereof is about Rs. 40 crores. The anticipated traffic through these jetties has not, however, materialised fully. If the return on the capital investment in these two jetties is linked to capacity utilisation as has been done in case of some other major ports and private terminals, the deficit position will further reduce. There is no need to revise the rates for vessel related activity as proposed by the Port Trust in view of the overall surplus position available to the port and the continuance of cross-subsidisation at the existing level.

If the vessel related charges are increased, the vessel related income of the MRPL Scheme will go up but the wharfage income thereof will correspondingly reduce. That being so, the deficit position obtaining in the vessel related charges can be reasonably presumed to be cross-subsidised by the estate activity and cargo (mainly the surplus under KIOCL Scheme). Since these rates are not adjusted for a downward revision, vessel related charges are not increased. Notwithstanding the rejection of the port's proposal for an upward revision of vessel related charges, the coastal vessel rates are re-stated with reference to the current rate of foreign exchange and existing rates for the foreign-going vessels.

The stated policy of this Authority is against allowing cross-subsidisation. Total elimination of cross-subsidisation at one go will have serious implications. Recognising this fact, this Authority had decided to contain cross-subsidisation at current levels by not hiking the rates for those activities that show revenue surplus. This principle has been followed in the cases of tariff revision of some other Major Port Trusts and also in the instant case of the NMPT.

(xix). It is noteworthy that the NMPT continues to show a revenue surplus even after a lapse of nearly six years since last revision of tariff. The important reason for maintaining this position is the traffic growth achieved by this Port over the past six years. Since 1995-96, the total cargo throughput has increased more than twofold i.e., from 8.8 MT in 1995-96 to about 17.73 MT in 2000-01. Consequently, the vessel traffic has also shown a corresponding growth (from 8213000 GRT in 1995-96 to about 150,00,000 GRT in 1998-99). This growth has possibly enabled the Port to spread its fixed cost (which constitutes more than 70% of the total expenditure) over the enlarged base. The chief contributor to this growth is the POL cargo which has shown an exponential increase in throughput from 0.95 MT in 1995-96 to 11.30 MT in 2000-2001. It is needless to mention that POL handling remains as the most lucrative activity for any port.

Apart from the traffic growth, the following features have also contributed to the Port's surplus financial position despite operating at 1995 tariff levels:

- (a). Cargo handled through dedicated facilities of the KIOCL and the MRPL account for nearly 70% of the total traffic of the Port. Tariff determination in case of these dedicated cargo is on an annual basis, as envisaged in the MOUs between the users of these facilities and the Port. (It is noteworthy that in case of the MRPL cargo, final wharfage rate has not been fixed yet, as the matter is sub-judice). This allows automatic adjustment of tariff levels annually based on cost position.
- (b). Eventhough the volume of general cargo (break-bulk) handled is not very significant, wharfage charges for these commodities are prescribed on an *ad-valorem* basis which again amounts to (automatic) periodic revisions in the rates.

(c). As has been pointed out by many of the user organisations, additional income has been regularly accruing to the NMPT on account of vessel-related charges (on foreign-going vessels) due to foreign exchange fluctuations. This assumes significance in the light of a spurt in vessel traffic.

(xx). In view of the overall cost position emerging in this case, the fear expressed by the user groups about the residual cargo and the vessels bearing the expenditure on the dedicated MRPL and KIOCL Schemes is found unnecessary.

(xxi). As has been mentioned earlier, the rates for coastal vessels are approved to be restated with reference to the existing rates for foreign-going vessels and the current foreign exchange rate. Apart from this, the proposal of the NMPT to prescribe a separate shifting charge for second and subsequent shifting, at the request of the users, is approved. The Scale of Rates of the NMPT has also been amended to include the provision about the levy of shifting charges and to clearly define the shifting operation for port's convenience.

(xxii). The NMPT has also proposed volume discounts for handling Cement in bulk in excess of the minimum guaranteed throughput assured by the L&T. This proposal is approved.

(xxiii). The existing Scale of Rates of the NMPT contains a provision to levy Port Dues on vessels anchoring beyond the Port limits. The Port has explained that this provision is continued in the light of the approval given by the Govt. of India. Port Dues is to be seen as an entry fee. If a vessel does not enter into the port limits, there is no justification for levying charges on it. Significantly, the statutory provision relating to levy of port dues does not reckon with 'port approaches' unlike in respect of some other tariffs. The existing provision in the Scale of Rates in this respect is, therefore, deleted.

(xxiv). A rebate of 20% on the berth hire charges is being allowed in respect of berths without wharf cranes. The Port has given details to justify the quantum of rebate allowed. In order to avoid confusion, separate rates of berth hire for berths with wharf cranes and berths without wharf cranes are specified instead of allowing rebate for non-crane berths.

The existing berth hire schedule contains rates for 'oil tankers' and 'other than oil tankers'. The port has not proposed separate berth hire charges for the group of berths having similar facilities. This Authority has already required all the major ports to recast existing berth hire charges with reference to services provided and facilities available at individual berths. It has also been decided that if no proposal is received within six months from a port, this Authority will initiate suo motu action. In the interim period of six months, the existing berth hire charges at the NMPT are allowed to continue.

(xxv). The existing Scale of Rates prescribes that vessels shall seek prior permission (of the port) to use vessels cranes. There appears no need to seek this prior permission, when the vessel is berthed in berths having no wharf cranes.

The Port has, however, argued that this provision is necessary to avoid indiscriminate use of private cranes inside the limited back up area of the berth as also in view of the fact that the port has mobile cranes and fork-lifts. During the consultation process, no user has objected to this existing provision. That being so, it is allowed to continue in order to safeguard utilisation of the port's fleet of cargo handling equipment.

(xxvi). Like other major ports, the NMPT has also a system of berth reservation and priority / ousting priority berthing for an additional charge. This system is in vogue with reference to a Govt. instruction on the subject. In the cases of general revision of Scales of Rates of some other major ports, this Authority has observed that in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be

any number of vessels ready to pay additional charges; and, this would give scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issue has not yet been taken by this Authority, as was done in the case of other major ports, it does not approve or disapprove the berth reservation / priority berthing arrangement at the NMPT. The NMPT can continue to levy the charge as hitherto until a final view is taken for common adoption by all the ports.

- (xxvii). Wharfage rates for break-bulk cargo are prescribed in the NMPT Scale of Rates on an ad-valorem basis. It is to be recognised that ad-valorem is more suitable for levy of tax; but, ports levy fee for services rendered. That being so, it will be appropriate to indicate wharfage charges on weight / unit / volume basis instead of value based. The NMPT is advised to consider this change while formulating its proposal for the next general revision of tariffs.
- (xxviii). The NMPT levies a search fee of Rs. 50/- per each refund application. Such a levy is not made in any other major port. If charges are levied in excess and when the user requests refund, it is incumbent on the port to refund admissible amount. A levy of fee for this normal business operation appears to be unreasonable and hence the relevant provision in the Scale of Rates is deleted.
- (xxix). The Scale of Rates relating to allotment of land stipulates that the land allotted shall not be sub-let without the previous permission of the Chairman. This discretionary power may not be necessary as sub-letting is not permissible. The existing provision in the Scale of Rates in this regard is, therefore, deleted.
- (xxx). The Scale of Rates relating to allotment of land vests the power to interpret the rules (conditionalities) with the Board of Trustees / sub-committee of the Board. With the amendment to the MPT Act 1963, the tariff setting arrangement at the major ports has undergone a change; the jurisdiction of the Board of Trustees over tariff setting has been ousted. That being so, the Board can not anymore be empowered to interpret the Scale of Rates approved by this Authority. In case of any dispute / doubt over the provisions in the Scale of Rates, only this Authority can resolve / clarify it.
- (xxxi). The hire charges for cargo handling equipment are classified into department use, shipping purpose and non-shipping purpose and the rates are prescribed accordingly. The reasons for proposing different hire charges for different usage of the same equipment have not been explained by the port. There appears no need to prescribe different charges for different usage. We, therefore, find it sufficient to prescribe only the rate for hire of equipment based on the existing rates for shipping purpose. While doing so, it is assumed that the port will consider on priority the need and demand for these equipment for purposes of shipping related activities; and, only if the equipment are available after meeting such need / demand will they be made available for other purposes.

When the port's equipment are hired by users, the port demands damages and compensation from the hirers in case of accidents and damages to property and life. The port has clarified that these equipment are not insured and insurance cost is not considered while determining the hire charges. The NMPT is advised to insure its equipment and either to include the insurance cost in the hire charges or to levy it separately as actuals. In such cases, the damages and compensation will be claimed from the insurance company and not from the users. It is relevant to recognise in this context that these equipment are operated by the port personnel and, therefore, there is no scope for their misuse by the hirers. The NMPT is required to follow this approach in respect of its equipment and properties while formulating its proposal for the next general revision of tariffs.

- (xxxii). The users have objected to the present system followed by the NMPT with respect to the levy of fee for issue of licences to C&F agencies and steamer agencies. The NMPT has, however, explained that it has separate Rules notified in the Gazette to licence the services of C&F, Steamer agents and Stevedores. The Rules specifically provide for payment of licence fee. That being so, the existing rates for licence fee

are allowed to continue. It is noteworthy that the NMPT has proposed increases in these rates; but, in line with the decision taken now about not revising any of the rates upwards, these rates are not also allowed to undergo any revision.

(xxxiii). The existing Scale of Rates of the NMPT is a mix of tariff and non-tariff matters. The conditionalities that relate to operational issues are deleted from the Scale of Rates. Similarly, the conditionalities prescribing discretionary powers in tariff matters to various functionaries in the NMPT are also deleted. Various tariff orders passed by this Authority for common adoption by all the major ports are included in the Scale of Rates at appropriate places.

(xxxiv). The user organisations have raised issues relating to surplus labour, productivity, ghost / badli workers, etc. These issues are raised in relation to the working of the NMPT's RCHW Wing. A separate proposal about revision of levy charges of the RCHW Wing of the NMPT has been considered by this Authority and Order in that case has already been passed. The issues raised by the user organisations have been dealt with in the analysis relating to that case. That being so, our observations on these issues are not repeated here.

The KCCI has pointed out that the Port has not revised the datum of 70 MT per gang per shift for the last 20 years. The NMPT's argument that change of the datum does not matter at all for tariffs is totally devoid of merit. In the context of the NMPT recovering incentive wages at 'actuals' along with the RCHW levy, the issue of datum of such productivity linked payment does become relevant. This issue has already been dealt with in this Authority's Order relating to revision of the RCHW levy. The Port Administration cannot take shelter under the argument that revision of tariff will cause industrial unrest. As has already been mentioned in this Authority's Order relating to RCHW levy, the issue of datum and productivity linked payment to workers will be taken up for a detailed scrutiny when the NMPT comes up, within the stipulated period of 6 months, with a proposal for levy of charges for deployment of cargo handling workers.

(xxxv). The Major Port Trusts are statutorily bound to levy the tariffs notified by this Authority. But, to introduce some flexibility for reckoning with extraordinary situations governing individual cases, the Boards of Trustees of the Major Port Trusts have been vested with the discretion under Section 53 of the MPT Act to grant exemption / remission. It has to be recognised that this provision is not intended to be used in a manner that will interfere with the prescription of this Authority. That being so, it will not be appropriate for the Port Trusts to invoke the provision in Section 53 *ibid* to allow concessions in regular cases thereby tinkering with the Scale of Rates prescribed by this Authority. The Ministry of Shipping has also on more than one occasion advised all the Major Port Trusts to follow provisions of Section 53 *ibid* scrupulously and not to invoke such provisions in regular cases. Besides, it is needless to mention that in a cost-plus regime of tariff setting, a concession granted in one place is essentially to be recovered from somewhere else. The NMPT has apparently challenged this accepted position and, also stated at the joint hearing about its intention to seek legal advice in the matter. The NMPT has, however, not yet informed us about any further developments with reference to the legal consultation proposed by it. It is noteworthy that the understanding of this Authority about the provision in Section 53 *ibid* and the advice rendered by the Ministry of Shipping in this regard shall, nevertheless, continue till such time a higher judicial forum makes a different interpretation. The NMPT is, therefore, advised to invoke the provision in Section 53 *ibid* accordingly only in exceptional and extraordinary individual cases and not for allowing concessions in tariffs in a routine and regular manner.

(xxxvi). The SCI has requested to coordinate between the freight rate for vessels notified by the World Scale Association and the timing of port tariff revision. *Prima facie*, there is no merit in the argument due to the sheer impracticability of the suggestion made in view of the multiplicity of such organisations in the freight market. It has to be recognised that the last revision of the Scale of Rates of the NMPT was in 1995 / 1996. Considering the 2-year revision cycle prescribed by this Authority, these rates

were due for review in 1998 itself. That being so, the proposal cannot be said to be for an out-of-turn revision.

(xxxvii). The SCI has also requested to levy berth hire charges on hourly basis instead of on 8-hourly basis. Rationalisation of berth hire charges by prescribing hourly rates is the ultimate target envisaged in the Guidelines adopted in the Chennai Workshop (February 1998). In the said Workshop, it was accepted that an 8-hour unit for berth hire would be adopted in the interim. Accordingly, this Authority has prescribed an 8-hour unit for berth hire commonly for all major ports. Shifting from an 8-hour basis to an hourly basis requires further financial adjustments by the major ports and the time is not mature enough to bring further rationalisation within a short span of time. In any case, this rationalisation is not confined only to the NMPT. When introduced, an hourly rate will be made applicable to all the major ports.

(xxxviii). The user organisations have alleged under-utilisation of the NMPT's estate and warehouses and suggested improved utilisation. It has to be admitted that as a part of this analysis, we have not gone into the details of utilisation of the ports rentable lands and buildings. The financial statement, however, shows that the estate activity is generating adequate surplus and in fact cross-subsidising other activities.

Even though lease is not a tariff matter, it has been brought under the regime of regulation with a view to optimise revenue earnings from the estate and thus to provide financial back up to the port operations. In this backdrop, this Authority advises the NMPT to review its estate management in its totality and initiate necessary action for a gainful utilisation of its lands and buildings to the maximum potential.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides against any upward revision of tariff at the NMPT except in the specific cases mentioned in paragraph 7 above.

8.2. The revised Scale of Rates of the NMPT is attached as **Annex – II**.

8.3. The revised provisions in the Scale of Rates relating to vessel-related charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India. All other revised provisions will come into effect immediately after notification of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]

## A. Cost Statement for Services / Facility All Principal Activities

( Rs. in Lakhs )

		1998-99	1999-2000	2000-01	Without Change	
					2001-02	2002-03
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>					
i.	Cargo Handling and Storage	10950.42	12314.78	13446.25	14430.68	14311.32
ii.	Port and Dock	3602.87	3742.24	3086.75	3598.22	3778.86
iii.	Railways	22.10	13.39	10.00	12.00	12.00
iv.	Additional Income due to restatement of coastal vessel rates				728.93	766.49
v.	Additional Income due to exchange rate fluctuation				75.56	158.71
vi.	Additional Income due to Shifting charges				7.50	7.50
vii.	Estate - Leases, Rentals, etc.	917.01	1039.88	1051.38	1053.67	1064.21
	<b>Subtotal</b>	<b>15492.20</b>	<b>17110.29</b>	<b>17594.38</b>	<b>19906.56</b>	<b>20099.09</b>
viii.	FMI	295.88	343.02	290.58	227.65	227.65
	<b>Total I</b>	<b>15788.08</b>	<b>17453.31</b>	<b>17884.96</b>	<b>20134.21</b>	<b>20326.74</b>
<b>II</b>	<b>Operating Cost</b>					
i.	Cargo Handling and Storage	1344.06	1494.97	1675.17	1882.47	2018.20
ii.	Port and Dock	4140.29	4570.64	5811.02	5941.59	6535.75
iii.	Railways	19.88	25.18	8.88	13.00	14.04
iv.	Estate	119.46	146.01	157.05	165.07	181.58
	<b>Subtotal</b>	<b>5623.69</b>	<b>6236.80</b>	<b>7652.12</b>	<b>8002.13</b>	<b>8749.57</b>
v.	Depreciation	770.12	922.76	1059.00	1546.00	1546.00
vi.	Finance & Misc. Expr.	378.80	1155.51	649.91	638.00	638.00
- Retirement benefit						
- Ex-gratia payment/PLB						
- Performance Reward						
	<b>Total II</b>	<b>6772.61</b>	<b>8315.07</b>	<b>9361.03</b>	<b>10186.13</b>	<b>10933.57</b>
<b>III</b>	<b>Surplus (I-II)</b>	<b>9015.47</b>	<b>9138.24</b>	<b>8523.93</b>	<b>9948.08</b>	<b>9393.18</b>
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Overheads</b>	<b>1856.97</b>	<b>2301.21</b>	<b>2593.32</b>	<b>2938.74</b>	<b>3232.61</b>
<b>V</b>	<b>Net Surplus (III-IV)</b>	<b>7158.50</b>	<b>6837.03</b>	<b>5930.61</b>	<b>7009.34</b>	<b>6160.56</b>
<b>VI</b>	<b>Interest on Loans</b>	<b>2464.68</b>	<b>2297.91</b>	<b>2087.34</b>	<b>3120.87</b>	<b>3108.00</b>
<b>VII</b>	<b>Net surplus after Interest</b>	<b>4693.82</b>	<b>4539.12</b>	<b>3843.27</b>	<b>3888.47</b>	<b>3052.56</b>
<b>VIII</b>	(i). Return on Capital Employed '@ 18%/19.5%	5535.97	5880.22	6966.92	6801.00	6610.30
	(ii). Excess ROCE on MRPL assets	-338.79	-615.06	213.82	361.53	642.80
	(iii). Excess ROCE on KIOCL assets	133.02	135.86	176.37	169.70	162.41
	(iv). Net ROCE (i)-(ii)-(iii)	5741.74	6359.43	6576.72	6269.76	5805.08
<b>IX</b>	<b>Net Surplus after Return (V)-(VIII)(iv)</b>	<b>1416.76</b>	<b>477.60</b>	<b>-646.11</b>	<b>739.58</b>	<b>355.48</b>
<b>X</b>	<b>Net surplus as a % of operating Income</b>	<b>9.14</b>	<b>2.79</b>	<b>-3.67</b>	<b>3.72</b>	<b>1.77</b>
<b>XI</b>	<b>Average for the two years</b>					<b>2.74%</b>

## Cost Statement for Services / Facility Port and Dock Services

		1998-99	1999-2000	2000-01	Rs. in Lakhs )	
					Without Change	2002-03
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>					
	I. Pilotage	1957.47	2061.59	1755.06	2110.53	2221.90
	II. Berth Hire	812.71	847.31	519.90	649.88	677.17
	III. Port Dues	749.94	749.95	715.36	759.11	801.10
	IV. Towage and Mooring	4.86	0.23	13.18	2.00	2.00
	V. Water supply	77.68	83.16	68.34	75.00	75.00
	VI. Miscellaneous	0.01	0.00	14.91	1.70	1.70
	VII. Additional Income due to restatement of coastal vessel rates				1175.89	1236.27
	VIII. Additional Income due to exchange rate fluctuations				75.56	158.71
	IX. Additional Income due to shifting charges				7.50	7.50
	<b>Subtotal</b>	<b>3602.67</b>	<b>3742.24</b>	<b>3086.75</b>	<b>4856.97</b>	<b>5181.35</b>
	X. FMI allocated	68.81	75.02	50.98	42.90	44.88
	<b>Total I</b>	<b>3671.48</b>	<b>3817.26</b>	<b>3137.73</b>	<b>4899.87</b>	<b>5226.23</b>
<b>II</b>	<b>Operating Cost</b>					
	I. Pilotage	91.06	101.24	113.39	127.00	139.70
	II. Dredging marine survey	585.98	605.45	612.92	575.11	613.09
	III. Towage, Berthing & Mooring	954.58	924.44	1167.88	908.48	999.33
	IV. Navigational aids & launches, etc.	52.44	62.35	73.89	82.00	90.20
	V. Administration and General	31.26	41.51	45.56	51.43	56.57
	VI. Water supply	39.19	39.68	54.12	57.52	60.40
	VI. Fire fighting	50.98	42.55	56.77	54.96	53.52
	<b>Subtotal</b>	<b>1805.50</b>	<b>1817.23</b>	<b>2124.54</b>	<b>1856.51</b>	<b>2012.81</b>
	VII. Depreciation	250.05	309.23	354.00	634.00	634.00
	VIII. Finance & Misc. Expr.	76.21	232.49	130.76	128.37	128.37
	- Retirement benefit					
	- Ex-gratia payment/PLB					
	- Performance Reward					
	<b>Total II</b>	<b>2131.76</b>	<b>2358.95</b>	<b>2609.30</b>	<b>2618.87</b>	<b>2775.18</b>
<b>III</b>	<b>Surplus (I-II)</b>	<b>1539.72</b>	<b>1458.32</b>	<b>528.43</b>	<b>2281.00</b>	<b>2451.05</b>
<b>IV</b>	<b>Allocated Management &amp; General Overheads</b>	1031.40	1327.28	1502.71	1690.47	1779.88
<b>V</b>	<b>Net Surplus (III-IV)</b>	<b>508.31</b>	<b>131.03</b>	<b>-974.27</b>	<b>590.53</b>	<b>671.17</b>
<b>VI</b>	<b>Interest on Loans</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>Net surplus after interest</b>	<b>508.31</b>	<b>131.03</b>	<b>-974.27</b>	<b>590.53</b>	<b>671.17</b>
<b>VIII</b>	<b>Return on Capital Employed @ 18%/19.5%</b>	<b>1505.50</b>	<b>1805.41</b>	<b>1881.60</b>	<b>1790.57</b>	<b>1699.54</b>
<b>IX</b>	<b>Net Surplus after Return (V)-(VIII)</b>	<b>-997.19</b>	<b>-1674.38</b>	<b>-2855.88</b>	<b>-1200.04</b>	<b>-1028.36</b>
<b>X</b>	<b>Net Surplus as a % of operating Income</b>	<b>-27.68</b>	<b>-44.74</b>	<b>-92.52</b>	<b>-24.71</b>	<b>-19.85</b>
<b>XI</b>	<b>Average for the two years</b>				<b>-22.28%</b>	

Annex-4(c)

## Cost Statement for Service / Facility-Cargo Handling and Storage (excluding MRPL &amp; KIOCL scheme)

(Rs. in Lakhs)

	Gross Block	1998-99	1999-2000	2000-01	Without Change	
					2001-02	2002-03
<b>I Operating Income</b>						
i. Wharfage on general cargo	1159.50	1149.28	1088.50	1021.25	1021.25	
ii. Storage of goods in warehouse	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
iii. Dammarage	3.17	11.79	0.00	0.00	0.00	
iv. Cranage	7.95	6.08	10.82	14.60	14.60	
v. Sundries, weighment, etc.,	0.00	0.00	17.78	22.00	22.00	
vi. Wharfage on POL/LPG	2307.70	2372.80	3282.60	1970.00	1970.00	
vii. Wages, Incentives, Levies	725.79	723.09	609.01	630.00	680.40	
	<b>Subtotal</b>	<b>4204.11</b>	<b>4263.04</b>	<b>5008.71</b>	<b>3657.85</b>	<b>3708.25</b>
viii. FMI allocated	80.29	85.46	82.72	43.61	44.04	
	<b>Total I</b>	<b>4284.40</b>	<b>4348.50</b>	<b>5091.43</b>	<b>3701.46</b>	<b>3752.29</b>
<b>II Operating Cost</b>						
i. Handling & Storage of general cargo	78.41	96.26	108.82	119.86	125.85	
ii. Operation & Mtn. Of cranes	63.64	31.45	64.07	110.04	115.54	
iii. Expenditure on general facilities	0.85	0.20	0.17	0.00	0.00	
iv. Admn. & General expenses	175.01	206.29	251.46	264.70	277.94	
v. Oils and lubricants	0.52	0.88	0.26	0.35	0.35	
vi. Labour	1025.63	1159.89	1250.39	1387.52	1498.52	
	<b>Sub total</b>	<b>1344.06</b>	<b>1494.97</b>	<b>1675.17</b>	<b>1882.47</b>	<b>2018.20</b>
vii. Depreciation	456.28	559.07	642.00	839.00	839.00	
viii. Finance & Misc. Expr	104.84	357.21	226.94	188.27	197.00	
- Retirement benefit						
- Ex-gratia payment/PLB						
- Performance Reward						
	<b>Sub total</b>	<b>1905.18</b>	<b>2411.25</b>	<b>2544.11</b>	<b>2909.74</b>	<b>3054.20</b>
Less (a) direct expenditure of MRPL	38.53	47.86	59.06	60.71	62.00	
(b) direct expenditure of KIOCL	73.64	59.41	61.34	64.07	64.67	
	<b>Total II</b>	<b>1793.01</b>	<b>2303.98</b>	<b>2423.71</b>	<b>2784.96</b>	<b>2927.53</b>
<b>III Surplus (I-II)</b>		<b>2491.39</b>	<b>2044.53</b>	<b>2667.72</b>	<b>916.51</b>	<b>824.76</b>
<b>IV Allocated Management &amp; General Overheads</b>		<b>291.12</b>	<b>263.41</b>	<b>251.47</b>	<b>261.92</b>	<b>263.60</b>
<b>V Net Surplus (III-IV)</b>		<b>2200.28</b>	<b>1781.12</b>	<b>2416.25</b>	<b>654.58</b>	<b>561.16</b>
<b>VI Interest on Loans</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
Net surplus after interest	2200.28	1781.12	2416.25	654.58	561.16	
<b>VII Return on Capital Employed @ 18% /19.5%</b>		<b>699.07</b>	<b>688.01</b>	<b>856.55</b>	<b>820.27</b>	<b>802.84</b>
<b>VIII Net Surplus after Return (V-VII)</b>		<b>1501.20</b>	<b>1093.11</b>	<b>1559.70</b>	<b>-165.69</b>	<b>-241.68</b>
<b>IX Net surplus as a % of operating income</b>		<b>35.71</b>	<b>25.64</b>	<b>31.14</b>	<b>-4.53</b>	<b>-6.52</b>
<b>X Average for the two years</b>					<b>-5.52%</b>	

**ANNEX-II****NEW MANGALORE PORT TRUST****SCALE OF RATES****CHAPTER – I****Definitions and General Terms & Conditions****A. Definitions – General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (2). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

**B. General Terms & Conditions**

- (1). (i). Vessel related charges shall be levied on shipowners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiaries or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limits shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (ii). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the port premises in case of export containers shall be applied for re-conversion of dollar denominated charges.

(2) A regular review of the exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

(3). (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

(4). Interest on delayed payments/refunds

(i). The user shall pay interest at the rate of 18% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.

(ii). The Port Trust shall pay penal interest @ 18% per annum on delayed refunds.

(iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later.

(5). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

## CHAPTER – II

### VESSEL RELATED CHARGES

#### A. PORT DUES

Vessels chargeable [Sea going vessels of 15 tonnes and above]	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign- going vessels	Coastal vessels	Foreign- going vessels	Coastal vessels
Ships	US \$ 0.095	Rs. 3.13	Each entry -do-	Once in 30 days -do-
Steamers	0.143	4.70		
Tugs, Launches, Barges, etc. Not included above	0.040	1.32	-do-	-do-

#### NOTES:

- (1). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- (2). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.
- (4). No Port Dues shall be levied in respect of:
  - (i). any pleasure yacht; or,
  - (ii). any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.

(5). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

## B. PILOTAGE

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going vessels US \$	Coastal vessels Rs.
1. For Pilotage both inward and outward		
(i).For vessels having GRT upto 10000	0.30 subject to a minimum US \$743	9.87 subject to a minimum Rs.24,444.70
(ii).For vessels having GRT above 10,000	0.356	11.71
2. (i).Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	71.34 per vessel	2,347.09 per vessel
(ii).GRT 200 and above	107.00 per vessel	3,520.30 per vessel

### NOTES:

(1). Pilotage fee includes services of Ports' pilots for to and fro pilotage and towage (including additional tugs), one act of shifting within the harbour and supply of mooring boats. Any additional act above one act of shifting on request of the vessel will be charged 25% of the Pilotage charges prescribed above.

(2). No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for Port convenience.

(i). "Port convenience" is defined to mean the following:

(a). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / inberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance

and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

- (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE.
- (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
  - (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
  - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
  - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

(3). For piloting a vessel on COLD MOVE as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges given above.

(4). In the event of the vessel carrying a Pilot outside the port limits for unavoidable reasons the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of Rs. 93.44 (US \$ 2.84) per hour shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back to duty at the Port.

(5). Detention charges of the vessels:

Sl. No	Description	Foreign- going vessels	Coastal Vessels
		US\$	Rs.
(i).	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours.	71.34	2347.09
(ii).	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made.		
	(a). For 1 <sup>st</sup> hour or part thereof	35.66	1173.21
	(b). For every subsequent hour or part thereof	29.73	978.12

(6). In case where a Pilot boards a Steamer but has to return or being informed that this services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

### C. BERTH HIRE CHARGES

(1). Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are installed shall be levied at the following rate:

Classification of the vessel	Rate per 8 hours or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessels US\$	Coastal vessels Rs.
<b>VESSELS OTHER THAN OIL TANKERS</b>		
1. Vessels upto 3000 GRT	2 US Cents subject to a minimum of US\$ 24.77	0.66 subject to a minimum of Rs.814.93
2. 3001GRT and above	1.67 US Cents subject to a minimum of US \$ 60.00	0.55 subject to a minimum of Rs. 1,974.00

(2). Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are not installed shall be levied at the following rate:

Classification of the vessel	Rate per 8 hours or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessels US\$	Coastal vessels Rs.
<b>VESELS OTHER THAN OIL TANKERS</b>		
1. Vessels upto 3000 GRT	1.60 US Cents subject to a minimum of US\$ 19.81	0.53 subject to a minimum of Rs.651.75
2. 3001GRT and above	1.33 US Cents subject to a minimum of US\$ 48.00	0.44 subject to a minimum of Rs.1,579.20

Classification of the vessel	Rate per 8 hours or part thereof per GRT	
	Foreign-going vessels US\$	Coastal vessels Rs.
(3). <b>TANKERS / OIL TANKERS</b>	2 US cents subject to a minimum of US\$ 39.63	0.66 subject to a minimum of Rs. 1,303.83
(4). <b>SAILING VESSELS, BARGES TUGS (VESSELS OTHER THAN STEAMER &amp; TANKERS)</b>	24.77	814.93
(5). <b>FISHING VESSELS/TRAWLERS</b>	3.96	130.28
(6). <b>DOUBLE BANKING</b>	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above	

**(7). MOTHER SHIPS**

- (i). If the mother ships are berthed alongside a wharf, all the charges as applicable to other Merchant vessels shall be recoverable.
- (ii). If anchored at outer anchorage, there will be no pilotage fees, berth hire, mooring charges and tug hire charges.
- (iii). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel related charges excluding berth hire shall be recovered.

**(8). LASH BARGES**

- (i). The berth hire charges shall be levied at the rate of Rs.117.45 (US \$ 3.57) per barge per 8 hour or part thereof during the process of loading and unloading of cargo.
- (ii). When the barges wait at the safe fleeting area they shall be charged at Rs. 38.82 (US \$ 1.18) per barge per 8 hour or part thereof.

- (iii). The charges for towing of barge shall be according to the rate prescribed for tugs or launches, as the case may be.

**(9). PRIORITY BERTHING OR OUSTING PRIORITY (\*)**

- (i). For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (3 units of 8 hours each) or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (ii). For providing ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (3 units of 8 hours each) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (iii). The fee for according 'priority/ousting' as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:
  - (a). Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence.
  - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
  - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by the Department of Ocean Development.
  - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

**(10). BERTH RESERVATION (\*)**

- (i). A shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.
- (ii). A berth reservation equal to berth hire charges for single day (3 units of 8 hours each) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.
- (iii). If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.

(iv). Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

**(\* NOTE):**

These rates/conditionalities have been allowed to be retained as they are until a final decision is taken by the Authority about permitting such priorities .

**NOTES:**

- (1). Berth hire shall be levied for a block of 8 hours from the time of completion of mooring of a vessel in a berth or when its anchoring is completed, whichever is later.
- (2). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e.3 units of 8 hours each ) shall be levied for a false signal.
- (3). A vessel which owing to an impending cyclone, elects to stay in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.
- (4). The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is(are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.
- (5). Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 8 hours advance intimation or notice in writing to the agents / owner of the vessels concerned:
  - (i). Up to 3 days or part thereof : At three times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
  - (ii). Above 3 and up to 6 days : At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
  - (iii). Above 6 and up to 9 days : At five times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
  - (iv). Above 9 days and so on for subsequent days : At six times the rate of berth hire charges and so on.

## CHAPTER – III

## SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as wharfage dues) on goods landed at or shipped from the port of New Mangalore shall be as specified below:

## A. BREAK BULK CARGO

Sl. No.	Description of cargo	Advalorem rate at which wharfage is to be collected
1.	Spices (cardomam, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies etc.)	0.02%
2.	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	0.08%
3.	Yarn, cotton and wool raw waste or manufactured staple fibre	0.08%
4.	a. Arecanuts b. Beedi leaves and tobacco c. Coffee instant coffee essence or powder d. Magnesite illuminates monozite bauzite rutile sand e. Sandal wood logs and products f. Tea g. Coffee/Coffee husk h. Tobacco	0.10%
5.	Asphalt/Bitumen	0.32%
6.	a. Artificial silk piece goods twists or yarn b. Beer in cases/casks c. Clothes textile and hosiery etc. d. Cycles e. Distempers colour paints polishes etc. f. Electrical goods g. Disinfectant h. Motor cars, Lorries Tractors, Motor-Cycle, Scooter, Three-wheelers etc. i. Soap bars laundry and household j. Wine and Liquor k. Machine and Machinery not otherwise rated l. Fruits in canned/bottle	0.40%
7.	a. Bricks and tiles b. Chemicals c. Soda ash d. Vegetables	0.60%
8.	Any other non-bulk items	0.40%

**NOTE:**

(1). Advalorem rates shall be based on FOB value for exports, CIF value for imports and the value as given in Coastal bill of lading for Coastal cargo.

**B. BULK CARGO**

Sl. No.	Bulk Cargo	Unit	Wharfage Rate Rs.
1.	<b>FINISHED FERTILIZERS</b> MOP, Urea, DAP, NPK, CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizers	M T	40.00
	<b>FERTILIZER RAW MATERIALS</b> Sulphur / Rock phosphate	M T	50.00
2.	<b>FOOD GRAINS AND FOOD PRODUCTS</b>		
	a. Rice, Wheat, Maize, Pulses	M T	65.00
	b. Sugar, Sugarcandy or Cube bags/bulk	M T	60.00
3.	<b>P. O. L.</b>		
	a. Motor spirit	M T	80.00
	b. Superior Kerosene Oil	M T	80.00
	c. Diesel oil	M T	80.00
	d. Crude oil	M T	80.00
	e. Furnace oil	M T	80.00
	f. Grease	M T	65.00
	g. Asphalt/coaltar/bitumen	M T	65.00
	h. Others	M T	80.00
4.	<b>OTHER CHEMICALS</b>		
	a. Ammonia Liquid or Gas	M T	85.00
	b. Phosphoric Acid	M T	65.00
	c. Naphtha	M T	80.00
	d. Sulphuric Acid	M T	60.00
	e. Orthoxylene	M T	65.00
	f. Styrene Monomer	M T	65.00
	g. Ethylene Dichloride [E.D.C]	M T	65.00
	h. Cyclohexanone	M T	65.00

Sl. No.	Bulk Cargo	Unit	Wharfage Rate Rs.
i.	Cumene	M T	65.00
j.	Methanol	M T	65.00
k.	Phenol	M T	65.00
l.	Caustic Soda Dye	M T	65.00
m.	Acids/Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	M T	65.00
<b>5.</b>	<b>EDIBLE OIL &amp; OTHER LIQUIDS</b>		
a.	Palm oil, vegetable oil, etc.	M T	50.00
b.	Oil seeds	M T	60.00
c.	Molases	M T	60.00
<b>6.</b>	<b>IRON AND STEEL MATERIALS</b>		
a.	Iron and Steel plates, pipes, tubes, steel wire coils [irrespective of the weight of individual piece]	M T	50.00
b.	Iron and Steel scraps and drops	M T	40.00
c.	Pig iron/Sponge iron	M T	50.00
<b>7.</b>	<b>GRANITE IN ANY FORM</b>	M T	55.00
<b>8.</b>	<b>ORES / METALS</b>		
a.	Manganese ore	M T	30.00
b.	Perlite ore	M T	30.00
c.	Chromate ore	M T	30.00
d.	Bentonite	M T	20.00
e.	Zinc concentrate	M T	105.00
f.	Copper concentrate	M T	40.00
g.	Copper cathode	M T	125.00
h.	Copper wire, rods, cables, bars blocks	M T	100.00
i.	Limestone	M T	40.00
j.	Aluminium and Tin	M T	110.00
k.	Iron ore other than KIOCL	M T	35.00
l.	Any other ore in bulk	M T	35.00

<b>9.</b>	<b>GAS</b>		
	LPG / LNG or any other gas in any other form	M T	250.00
<b>10.</b>	<b>TIMBER &amp; ALLIED PRODUCTS</b>		
	a. Timber of all kinds of logs including plywood	CBM	65.00
	b. Wood pulp and wood chips	M T	50.00
	c. Papers of all kinds including waste papers	M T	60.00
<b>11.</b>	<b>COAL AND COKE IN BULK</b>	M T	30.00
<b>12.</b>	<b>CEMENT</b>		
	a. Upto 3.00 lakhs tonnes per annum	M T	60.00
	b. Above 3.00 lakhs tonnes and upto 4.00 lakhs tonnes per annum	M T	50.00
	c. Above 4.00 lakhs tonnes per annum	M T	40.00
<b>13.</b>	<b>GYPSUM / CLINKER</b>	M T	30.00
<b>14.</b>	<b>OTHERS</b>		
	a. Raw cashew nuts	M T	35.00
	b. Cashew kernels	M T	55.00
	c. Cashew shell liquid	M T	40.00
	d. Coir and coir products	M T	55.00
	e. Ferro silicon	M T	40.00
	f. Jute and Jute products	CBM	100.00
	g. Defence stores and equipments	M T	130.00
	h. Oil cakes and fodder of all kinds	M T	30.00
	i. Unaccompanied personal effects	CBM	100.00
	j. Baggages accompanying passengers or seamen free and personnel baggages, horses and carriages / accompanying Military personnel moving on duty embarking from vessels and the animal meats for providing food for them		Nil
<b>15.</b>	MDL structures loaded at MDL Jetty	M T	100.00
<b>16.</b>	Salt	M T	40.00
<b>17.</b>	Rice Bran	M T	30.00

18.	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind seed powder in bags	CBM	50.00
19.	Onion	M T	40.00
20.	Unenumerated goods other than the above specified	M T	65.00

M.T. = Metric Tonne

CBM = Cubic meter

**NOTES:**

- (1). Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the Port of New Mangalore.
- (2). Request for amendment in import/export applications or documents shall be accompanied by a fee of Rs. 10/- which shall not be refunded.
- (3). **Method of calculating wharfage**
  - (i). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.
  - (ii). All goods landed within the limits of the Port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.
  - (iii). The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk.
  - (iv). In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of wharfage given above.
  - (v). The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the absence of the specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage.

(vi). For the purpose of calculating the dues in this Scale of rates -

- (a). One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
- (b). One unit by measurement means 1 cubic meter
- (c). One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters

(vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit.

(viii). Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be made at the rate applicable to the article on which the highest rate is chargeable.

(ix). Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case.

- (a). if the cargo is landed at the wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne.
- (b). if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.

(x). Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

(4). REFUND

- (i). No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown over board or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the Deputy Conservator of the Port Trust, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown over board. In case of the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a prorate basis.

(ii). No refund shall be made unless the amount refundable is Rs.100/- or more

**(5). PORTERAGE (HANDLING OF CARGO) AT THE WHARF OR JETTIES**

(i). The Port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.

(ii). The Port may assume custody at shore and convey transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which overside delivery direct from ships is permitted in special case by the Port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely:

- (a). Actual labour charges incurred by the Port plus 20% overhead.
- (b) Crane hire charges, if crane is provided by the Port.
- (c). Fork lift hire charges, if fork lift is provided by the Port.
- (d). Overtime allowance admissible.

**(6). TRANSHIP GOODS**

(i). Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage.

(ii). Through cargo originally manifested at port of shipment for transhipment landed on the wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the Port of New Mangalore for transhipment shall be charged 85% of the applicable wharfage.

(iii). Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the Port limits.

(iv). Wharfage shall be levied at Re. 1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge

shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this port.

#### (7). GOODS EXEMPTED FROM WHARFAGE

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

- (i). Bonafide consumable / non-consumable ship stores.
- (ii). Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.
- (iii). Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.
- (iv). Goods consigned to or by the NMPT.
- (v). Postal Mail bags.

## CHAPTER - IV

### CONTAINER CHARGES

#### A. WHARFAGE CHARGES

Sl.No.	Container Size	Rate per container	
		Empty Rs.	Loaded Rs.
1.	Upto 20'	60.00	300.00
2.	Above 20'	75.00	400.00

#### B. STORAGE CHARGES

Sl.No.	Container Size	Rate per container	
		US\$	
1.	Upto 20'	0.214	
2.	Above 20'	0.321	

#### NOTES:

- (1). No free days shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed.
- (2). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

#### **(C). REHANDLING CHARGES**

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following box rates will be levied:

Sl.No.	Container Size	Rate per container	
		Empty Rs.	Loaded Rs.
1.	Upto 20'	30.00	50.00
2.	Above 20'	60.00	100.00

#### **GENERAL NOTES:**

- (1). Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.
- (2). The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for demurrage as applicable to the cargo specified in Chapter V Demurrage.

**(i). Containerised import cargo**

For levy of demurrage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.

**(ii). Containerised Export cargo**

For levy of demurrage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.

- (3). The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces.
  
- (4). Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately accordingly to the Scale of rates in force from time to time.

## CHAPTER – V

### DEMURRAGE

#### A. IMPORTS

Demurrage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's Transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

Sl. No	Classification	Unit	Rate
1.	Goods left lying in the Transit sheds or in the open transit space except on which the rate of wharfage dues is fixed for each or by number	Per wharfage unit per day	(a).1 <sup>st</sup> week : Rs. 3.00 (b).2 <sup>nd</sup> week : Rs. 7.00 (c).succeeding period : Rs. 10.00
2.	Goods left lying in the Transit sheds or in the open transit space and on which the rate of wharfage dues is fixed per each or by number	Per each package or number per week or part of a week	(a).1 <sup>st</sup> week : 130 % of the wharfage dues (b).2 <sup>nd</sup> week : 220% of the wharfage dues. (c).Succeeding period: 330% of the wharfage

#### NOTES:

##### 1. FREE DAYS

Free days for import cargo shall be admissible as follows:

- (i). Three working days (excluding Sundays and Port holidays) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves. When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the three working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.
- (ii). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the official Gazette of Karnataka State.

## 2. FREE PERIODS

The following free periods shall be allowed in addition to the free days.

- (i). Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and 4 of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of Importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.
- (ii). Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

## 3. SURVEY OF GOODS:

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Sundays and Port holidays, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the demurrage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

## 4. UNCLAIMED GOODS

Demurrage charges shall not be charged on unclaimed goods from the Master of the ship or the steamer agents, provided that they are cleared within two months from the date of complete discharge of the vessel from which they are landed.

## 5. EMPTY OR PARTIALLY EMPTY PACKAGES

Demurrage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

## 6. DEMURRAGE CHARGES ON SUNDAYS AND PORT HOLIDAYS

Once demurrage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays.

## 7. DELIVERY OF GOODS

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid.

## 8. CONGESTION OF GOODS

If at any time the NMPT apprehends a serious congestion in the transit area which may affect rapid transit of goods through the Port, the NMPT may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

If the goods are not removed within a specified period, the NMPT may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignee's. Goods so removed shall be charged demurrage charges at the rates prescribed in the Schedule of Demurrage (Imports) at (c) in Sl.No. 1 or 2 whichever is applicable.

## B. EXPORTS

Demurrage at the rate of Rs.3.00 per wharfage unit per day shall be levied after the expiry of the free days and free periods.

### NOTES:

#### 1. EXPORT CARGO

No export cargo shall be admitted into the port premises without the permission in writing of the Traffic Manager of the Port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.

#### 2. FREE DAYS

Free days for export cargo shall be admissible as follows:

- (i). All cargo except salvaged goods (a) Thirty Days (including Sundays and holidays) from the actual date of the goods in the transit area.  
(b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date the vessel completes loading.
- (ii). Salvaged goods – Three days (excluding Sundays and port holidays) from the date on which the goods were actually salvaged.

#### 3. SHUT OUT CARGO

- (i). In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 2, the

working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel shall also be allowed as a free day.

- (ii). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free period shall count from the date of the first shut out, upto ten days including Sundays and holidays. The total free period, however, shall not be less than 30 days as specified in Note 2.
- (iii). Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days up to only seven days including Sundays and holidays from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

#### **4. FREE PERIODS**

In addition to the free days, export cargo shall be allowed the following free periods, that is periods during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub-section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day. The customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

#### **5. CONGESTION OF GOODS**

If at any time the NMPT apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, the NMPT may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, the NMPT may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Demurrage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for demurrage on export cargo.

#### **6. TRANSHIPMENT OF GOODS**

The free period shall be allowed for the transhipment cargo up to 40 days including Sundays and holidays from the date of receipt of the goods.

## CHAPTER - VI

### ALLOTMENT OF LAND

#### A. ALLOTMENT:

Persons requiring allotment of land for storage of their goods outside the security compound wall of New Mangalore Port Trust on monthly licence basis may apply in writing for a licence in the form prescribed by the NMPT from time to time. But, it shall be the at the discretion of the NMPT to allot or refuse such land.

#### B. LICENCEE'S RESPONSIBILITY:

In applying for land for storage of goods, the applicants for land shall accept all risks and responsibility for goods so stored/stocked. The occupation of land shall be subject to the conditions set-forth in sub-clause (C) below (which shall be reproduced in the license deed). Encroachment or unauthorised occupation of the NMPT land, the stacking of goods on the NMPT land and stacking goods on NMPT Railway track, plants, equipments, approach road, etc., causing obstruction to the movement of traffic by the licensees will involve a liability to pay a penalty at the rate not exceeding five times the licence fee laid down in the Scale of Rates, in addition to the cost of rectifying damages caused to the NMPT properties. If the licensee fails to remove the goods from the encroached area in spite of notice to do so, the goods will be removed elsewhere by the NMPT at the risk and the cost of the licensee and penal rent at the rate not exceeding five time the normal rates will be levied on the land occupied by the goods so removed.

#### C. CONDITIONS

- (i). Goods stored under the licence deed shall be at the entire risk and responsibility of the licensees. The NMPT will not be in any way take responsibility for pilferage, theft, fire or loss thereof. The licensees shall post their own watch to safeguard the goods stored at their allotted land to prevent any unauthorised occupation of such land by others.
- (ii). The licensee shall not construct or put up any buildings, erection or convenience or canteens on the land occupied under the licence deed except on the written permission of the NMPT. The licensee shall agree to remove such building, erection or convenience or canteen on the land and restore the land to its original condition at the time of termination of the licence and if the licensees fail, the

NMPT will arrange for removal of such erection at the cost, risk and responsibility of the licencees.

- (iii). The licence fees or charges shall be paid from the date of allotment/occupation of the land in accordance with the rate laid down in the Scale of Rates and shall be remitted for each calendar month in advance i.e., before 1<sup>st</sup> of every month.
- (iv). The licensee shall vacate the land occupied by them if the licence is not renewed by 15<sup>th</sup> of every month at the latest and in case the licence fails to hand over the land in vacant possession on the date of expiry of the licence granted after removing such of the structures or constructions put up, the NMPT shall have the right to remove such structure and the goods stored in such land to any other alternative land in any part of the Port's Estate at the cost and risks and responsibility of the licencees and in addition, the NMPT shall charge a penalty at the rate not exceeding five times the normal licence fees leviable under the Scale of Rates for the period the goods may have remained within the Port's Estate beyond the period for which the licence was granted.
- (v). All licencees shall deposit with the NMPT, an amount equivalent to three months licence fee on the land allotted to them under the licence as a guarantee for the due and faithful performance of the condition set forth in the licence and the deposit will be returned when the land is vacated finally, less any amount that may be due to the NMPT.
- (vi). The NMPT shall have the right at any time to resume the possession of the land wholly or partly which is required by the Port/not occupied by the licencees, in which event the proportionate reduction in licence fee will be allowed. In case of such a resumption or possession of land, the licensee shall not be entitled to claim any compensation on account of such resumption or possession or to remove and take away improvements, if any, made by him on the land.
- (vii). The licensee shall agree to comply with all rules or directions issued by the NMPT from time to time. Should the licensee neglect to comply with the rules of directions, the NMPT may terminate the licence.
- (viii). The licensee shall agree that all payments and expenses of whatever sort due to the Port in respect of land allotted to the licensee, shall be recoverable at the rates prescribed in the NMPT Scale of Rates.

- (ix). The licensee shall comply with all rules and regulations that may from time to time be issued by the local authorities of the inspector of Explosives, the Department of Explosive, Government of India or whomsoever concerned in relation to the storage of goods under the licence.
- (x). The licensee shall have the right to appeal against resumption of possession of the land to the Board of Trustees of the New Mangalore Port Trust within a period of 30 days from the date of receipt of the Order Appealed against and the decision of the Board is final in this regard.

**A.****SCHEDULE**

Particulars	Rate
1. Allotment of land outside the security compound wall on short term licence basis for a period upto 3 years	Rs. 90,720/- per acre per annum or (Rs. 7,560/- per acre per month)
2. Allotment of paved stacked yard at the Marshalling yard on short term licence basis for a period upto 3 years	Rs. 13,180 per acre per month

**NOTE :**

The above licence will be increased at a uniform rate of 5% every year rounding off to the nearest Rupee, with an option to the Port Trust to re-fix the base after every five years.

**B. SCHEDULE FOR ALLOTMENT OF LAND INSIDE THE WHARF AREA**

Particulars	Licence fee (Rs.)
Landing Places :	<u>per 100 sq.mtr. per month</u>
a). Open space for storage of goods	446.50
b). Ore stacking yard	573.30
c). Paved stack yard	1,141.10
d). Covered space in overflow shed for warehouses including platform.	2,789.35 for space inside the sheds or warehouses and Rs. 2,662.55 per sqr. mtr. for platform space.

## NOTE :

1. For licence less than one year, a surcharge of 10% on the rates mentioned above will be levied.
2. The above licence fees will be increased at a uniform rate of 5% every year rounding off to the nearest Rupee, with an option to the Port Trust to refix the base after every five years.

**C. SCHEDULE OF RATES FOR ALLOTMENT OF LAND INSIDE AND OUTSIDE SECURITY COMPOUND WALL FOR BOTH LONG TERM LEASE/SHORT TERM LICENCE BASIS**

Sl. No.	Particulars	Rate per 100 sq.mtr. per month Rs.
1.	Long term lease of land	600.00
2.	On short term licence basis	
	(a). Allotment of land outside S.C Wall	600.00
	(b). Allotment of paved stack yard in the Marshalling Yard	755.00
3.	Landing places	
	(a). Open space for storage of goods	600.00
	(b). Paved ore stack yard	755.00
	(c). Paved stack yard	1,300.00
	(d). Covered space in overflow shed or warehouses inside.	2,800.00 for space inside the sheds or warehouses and Rs.2,655.00 for platform space.

## NOTES:

1. The above licence fees will be increased at a uniform rate of 5% every year rounding off to the nearest Rupee, with an option to the Port Trust to refix the base after every five years.
2. For Landing Places a surcharge of 10% will be levied when the allotment is made for a period less than a year.

## CHAPTER – VII

### OTHER CHARGES

#### A. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER

Description	Rate per K.L./Tonne	
	Foreign-going vessels	Coastal vessels
	US\$	Rs.
Water charges	3.50	115.15

#### B. MARSHALLING YARD USAGE CHARGES

Sl.No.	Description	Rate per metric tonne Rs.
1.	Use of Marshalling Yard only	8.00
2.	Use of Marshalling yard including private siding inside the wharf	10.00

#### C. FEES FOR ISSUE OF LICENCE TO C&F AGENCY

Sl.No.	Description	Rate Rs.
1.	New Licence	5000.00 for two calendar years
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years.	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence

**NOTE :** Renewal of licence shall be effected only if the licensee has utilised and transacted activities at the port during the previous licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

## D. FEES FOR ISSUE OF LICENCE TO STEAMER AGENCY

Sl.No.	Description	Rate Rs.
1.	New Licence	5000.00 per licence
2.	Renewal within the period of one year.	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence

**NOTE :** Renewal of licence shall be effected only if the licensee has utilised and transacted activities at the port during the previous licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence..

## E. CHARGES FOR HIRE OF LAUNCHES AND TUGS WITHIN THE LIMITS OF THE PORT

## I. TUGS

Sl. No.	Name of the Vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels US \$	Coastal vessels Rs.
1.	Hemavathi 22.5 T.B.P.	820.46	26,993.13
2.	Varahi and Shambhavi	2034.13	66,922.88

## II. MOORING LAUNCHES

Sl. No.	Name of the Vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign going Vessels US \$	Coastal vessels Rs.
1.	Nandini & Padmini	17.02	559.96
2.	Mohini and Shalini	68.10	2,240.49
3.	Survey launch 'Anveshana'	230.82	7,593.98

## III. PILOT LAUNCHES

Sl. No.	Name of the Vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels US \$	Coastal vessels Rs.
1.	Sumangala	68.10	2,240.49
2.	Kapila	201.04	6,614.22
3.	Mallika	282.23	9,285.37
4.	Buoy Laying Tender	51.06	1,679.87

## F. HIRE CHARGES FOR CARGO HANDLING EQUIPMENT

Sl. No.	Equipment	Rate per hour or part thereof Rs.	
1.	Coles Husky 680S of 75 MT capacity	2,100.00	
		Rate per hour or part thereof per fork lift	
		Foreign-going vessels Rs.	Coastal vessels Rs.
2.	3 Ton Forklift Trucks	90.00 subject to a minimum of Rs. 180 per forklift	60.00 subject to a minimum of Rs. 120 per forklift

### NOTES:

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of Rs. 100 per hour or part thereof.
4. A charge of Rs. 300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment
5. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.

- (ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of Rs. 500 for every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.
- (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary.

6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totalling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.

8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.

## G. MISCELLANEOUS CHARGES

### I. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises

Sl. No.	CLASSIFICATION (FOR THE PURPOSE OF THE SCALE)	Rate Rs.
1.	For shooting of films by film making company or private parties	10,000.00 per day or part thereof
2.	For still photographs of export/import cargoes	400.00 per day or part thereof
3.	For taking photographs of the parties or of the crew in Board the ships and in case not covered in clauses (1) & (2) above	50.00 per each time for each party

#### NOTES:

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorised by it.
2. Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt. for education and scientific purposes and in connection with Govt. Publicity and shipping activities are exempted from paying charges.
3. Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPT on merit of each case.
4. The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.
5. If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time.
6. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

## II. FEES FOR ISSUE OF PASSES/LICENCE FOR ENTRY INTO THE WHARF

Sl.No.	Classification	Rate Rs.
1.	For issue of temporary pass for admission into the harbour (per head, per day)	2.00
2.	Temporary pass for bus, authorised trucks carrying passengers (per vehicle per day)	50.00
3.	Temporary pass for trucks/trailors/tippers (per day)	10.00
4.	Temporary pass for Car/Jeep/Van (per day)	6.00
5.	For private cargo handling equipment (per day)	75.00
6.	Issue/renewal of permanent photo pass (per head)	100.00
7.	Issue of duplicate photo pass (per head)	250.00
8.	a. Permanent vehicle pass for trucks/trailors/tippers	
	for six months	500.00
	for one year	800.00
	for duplicate	250.00
b. Permanent vehicle pass for car/jeep/van		
	for six months	380.00
	for one year	600.00
	for duplicate	250.00
9.	Permanent pass for private cargo handling equipments	
	for six months	2500.00
	for one year	4000.00
10.	Entry fees for cargo trucks entering the bounded area of the payable by C&F agent per entry.	10.00

### NOTES:

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorised by it
2. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.

3. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.
4. The NMPT may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the Port, visiting staff of other Major Ports and other Govt. Officers/officials connected with the Port Trust and visiting the wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPT.
5. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles licence on payment of the above prescribed fee and it is not transferable.
6. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle licences issued by the Port.
7. Drivers of vehicles [with permanent licence] are exempted from the payment for entry into the wharf.
8. No refund will be allowed for the charges once paid for the licences issued for the vehicles covered by item above for unexpired period of licence.
9. Failure to apply for the renewal of the annual or half yearly licence within 15 days, before the day of expiry thereof may entail cancellation of the licence or levy of penalty of Rs. 30/- per vehicle in addition to the renewal fee.
10. A fee of Rs. 30/- shall be charged for transfer of each annual or half yearly licence due to change of ownership of the carriers.
11. A sum of Rs. 30/- shall be charged for the issue of a duplicate annual or half yearly licence when the original is defaced a to be illegible or is lost.
12. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Trust and other Major Port Trusts alone shall be exempted from holding a licence.
13. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the Scale of Rates at the discretion of the NMPT.
14. No refund is permissible for the unexpired period of licence.

15. Whenever damage to the NMPT property is caused by any vehicle playing within the NMPT foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.
16. Drivers of vehicles with permanent licence are exempted payment from entry into the wharf.

### **III. FEES FOR THE HIRE OF WEIGHING SCALE AND FOR THE ISSUE OF CERTIFICATES OF WEIGHTS FOR WHARF CARGO**

- (a). For hire of weighing scales : Re. 1.00 per tonne or part thereof.
- (b). For issue of certificate of total tonnage of cargo : Rs. 3.00 per tonne or part thereof for Weighment of consignment [i.e., for goods covered by one application] subject to a minimum of Rs. 15/- per certificate.

#### **NOTES:**

1. The Attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.
2. Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.
3. No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPT in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.
4. A fee of Rs. 10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

### **IV. CHARGES FOR THE USE OF WEIGH BRIDGES**

- (a). Weighment of cargo on the Port Lorry weigh bridge Rs. 5.00 per trip both ways
- (b). For issue of weighing certificate Rs. 25/- per certificate in addition to the charges at [a] above.

(c). Charges for weighing wagon in Railway weigh bridge

(i). Broadguage wagon Rs. 45 per wagon.

(ii). Metre guage wagon Rs. 30 per wagon.

**NOTES:**

1. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc. with or without loads.
2. The fee under item (a) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc. both empty and loaded over the weighing platform. The fee under item (b) above shall be payable in addition for the issue of certificate showing both the tare and loaded weight of the vehicle.
3. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weighbridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of Rs. 5.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.
4. The weigh bridge shall be manned by the NMPT and the necessary transport, labour, etc. shall be arranged by the parties concerned.
5. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee to the port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

**V. CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY AND CLEARANCE CERTIFICATE**

Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessels which call at the port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger

Rs. 1000/- per certificate

## CHAPTER - VIII

## LEVY CHARGES OF REGISTERED CARGO HANDLING WING

Levy Charges for obtaining services of cargo handling workers from New Mangalore Port Trust Registered Cargo Handling Workers' Administrative Wing shall be as follows :

	Percentage of levy on the basic wages of the workers concerned
(i). All export containerized cargo only	200%.
(ii). All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge/loading of cargo.	200%.
(iii) All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	250%.
(iv) All other cargo handling operations in the Port like unloading from transit shed, stack yard, open stack yard, etc.	250%.

## NOTE :

The levy at the rates indicated above is in addition to the actual wages earned by the worker including incentive wages calculated as per the respective clauses of prevailing settlement / scheme and payable to the NMPT by the licenced stevedores.

